

60 ÖRE  
UTÖKAT SIDANTAL  
GÖTEBORGSNUMMER



# SVENSK flygtidning

Sveriges populära flygtidskrift

ÅRG. 6 NR 12  
December 1944

*BA-chefen Carl Florman:*

**Sveriges roll i fredsflyget**

*Landshövding Malte Jacobsson:*

**Atlantflygfält vid Göteborg**

*Ambulansflygare Allan Norberg:*

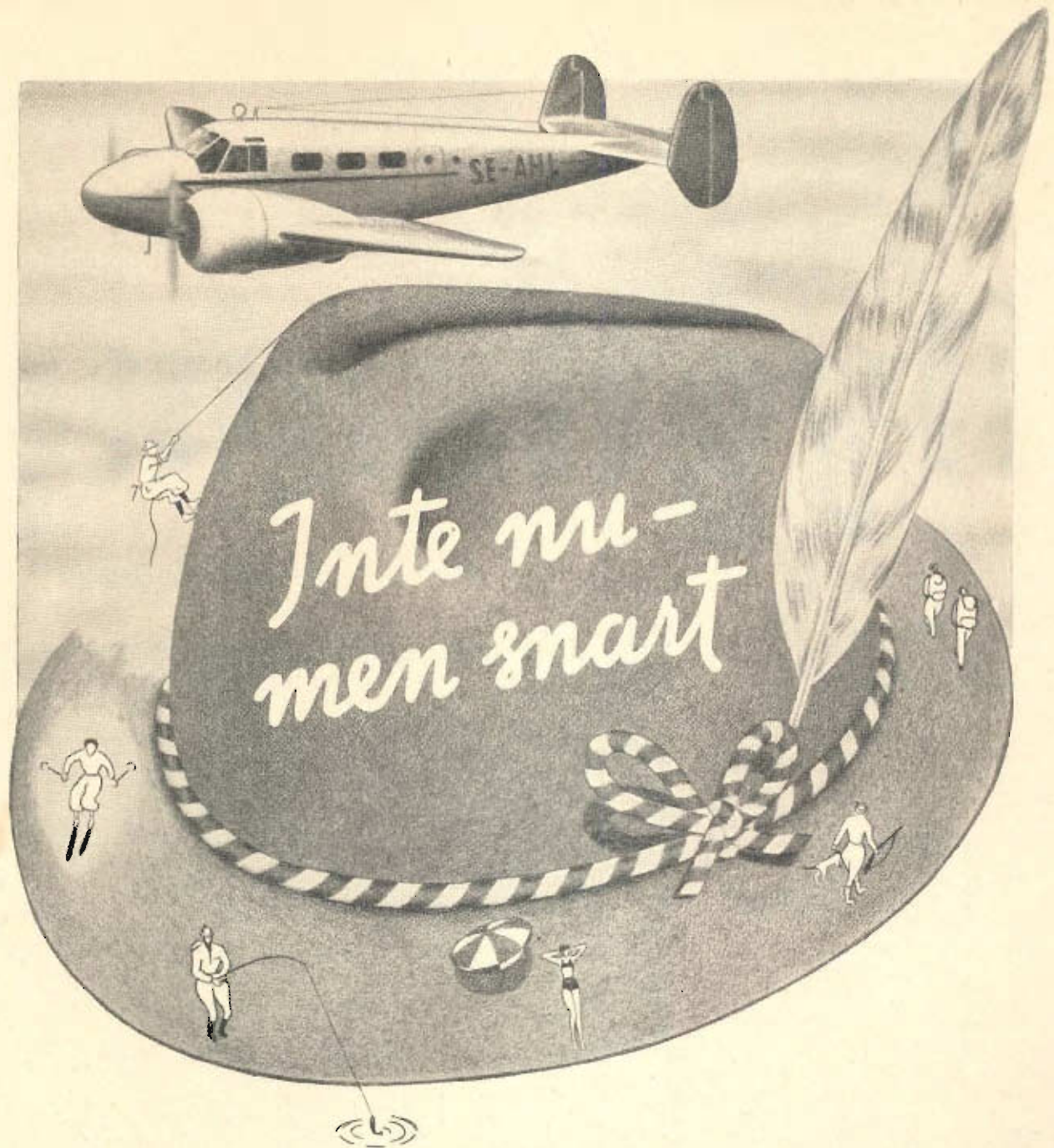
**Norska flyktingar räddas**

**OM FIENDEN KOMMER**  
går flygvapnets B 17 till attack →  
**FÖR SVERIGES FRIHET**



Läs: DEN 12:DE FÄSTNINGEN KOM





**T**axifyget kommer i hög grad att underlätta Edra möjligheter till rekreation vid våra turistorter efter kriget. Tidsödande och tröttsamma tågresor kommer att försvinna. Det blir inte längre något företag att resa upp till fjällen eller ned till västkusten. Bara på en weekend kommer Ni att kunna nå platser, som förut varit semester mål.

Tänk på det och flyg med SAA och Björkvallsflyg när freden kommer.

**SAA**  
SKANDINAVISKA AERO AB

**AKTIEBOLAGET BJÖRKVALLSFLYG**



# EN MILSTOLPE

## i arbetet för flygets popularisering

**5** år är en kort tid — men de år som spänner över tiden mellan 1939 och 1944 kommer väl att framstå i skarp relief i mänsklighetens historia än någon annan femårsperiod. Hat och våld har triumferat i en omfattning som syntes oss omöjlig några år tidigare.

I ett avseende har dock något märkligt skett. I den gigantiska kraftanspanningen för att skapa vapen att segra med har flyget tillförts nya tekniska framsteg som ger oss förhoppning om att den frestid som en gång kommer skall bli en tid då avståndet mellan kontinenter, folk och individer smälter ihop och den intima kontakten ger en chans till oavbrutet fredligt samarbete mellan alla jordens länder i framtiden.

Det har talats mycket om flygsinne i vårt land det sista året. Starka krafter har gjort propaganda för framtidens samfärdsmedel — flyget — och väddjat om ungdom till vapnet som skall freda svensk mark från fientlig terror om vi dras in i häxdansen — flygvapnet. Det har varit ett trögarbetat fält för flygälderns pionjärer och de som makten haver har endast motvilligt velat och förstått att sätta redskap i deras händer och lämna dem det handtag som väl behöves.

SVENSK FLYGTIDNING har sökt dra sitt strå till stacken under dessa fem år och det är oss en glädje att konstatera att vår strävan icke varit förgäves utan mötts av framgång. Flygtidningen, som startats av idealister och drivs av ungdom, som i flygäldern ser den nya tid som skall få vårt och alla folk att enas i en sund strävan för en bättre mänsklighet, har haft hårda duster att utkämpa. Vi har haft fiender och sabotörer som velat skjuta farkosten i sank. Men den som kämpar för en god sak kan inte gå under — därför har SVENSK FLYGTIDNING oavbrutet gått framåt. 1944 har sett vår upplaga fördubblas. Under 1945 kommer den att fördubblas ytterligare och nya resurser, nya förbättringar, en ännu mera stälsatt vilja skall göra den till en flygtidning för alla som inte bara apatiskt vill konstatera vad som händer utan också vill lära sig vad som sker i det som synes ske på flygets område.

Vår strävan vore dock förgäves utan hjälp från våra vänner runt om i Norden. Tack vare råd och dåd från läsarna, medarbetarna, ombuden, annonsörerna har vi kunnat föra vår kamp vidare. Inför det nya år som stundar hoppas vi att de med samma frejdiga mod skall lova att med obruten enighet föra kampen vidare för oss — med oss.

Vi å vår sida kan bjuda Eder en tidning med bästa innehåll. Sportflyget och trafikflygets problem kommer att belysas av sakkunnigt folk, de stridande ländernas militärflyg behandlas neutralt och rättvist av främsta in- och utländska flygskribenter. Sigurd Isacson står våra modellflygare runt om i Skandinavien till tjänst. Övgård och de andra segelflyglidarna tillhör vår stab liksom motorflygskribenternas grand old man i Sverige, Nic Morane.

Kort sagt — SVENSK FLYGTIDNING vill något stort och skall slåss för det. Allt Sveriges folk måste vakna upp till insikt om vad som händer ute i världen, att mänsklighetens historia undergår en genomgripande förändring — att det inte duger att låta det ske för att sedan vakna upp och finna att man har passerats av tidens flykt och står utanför det nya. Vi måste vara med vår tid — och främst bland dem som arbetar för den. För den skull vill vår tidning vara en signal, en eggelse och kunskapspridare för det nya — kvalitetstidningen som alla har råd att äga.

Inför 1945 måste Ni besluta Er — slut upp under SVENSK FLYGTIDNING's fana. Den förs av ärliga idealister och män som kan sin sak. Det mål som hägrar för dem kan nås om alla hjälper till. Låt 1945 bli ett framgångens år i det goda samarbetets tecken. Prenumerera på SVENSK FLYGTIDNING, värva prenumeranter, sprid propaganda.

Svenskt flyg och SVENSK FLYGTIDNING har under de gångna fem åren blivit liktydiga begrepp. Gemensamt skola de båda fortsätta frammarschen mot den nya tiden. Vårt mål är: Sveriges folk — ett flygsinnat folk.



Eric Bjurhovd  
— en sann flygidealister som  
alltsedan starten tillhört  
SFT:s ledning.



# MOTORFLYG FÖR ALLA

## VII.

I dag skall vi uppehålla oss vid en del av flygningens olika manövrar och börjar då med starten. Denna omfattar noga taget manövreringen från det fullgas givits intill dess planet lämnat marken och flyger i horisontalläge omedelbart där ovanför. Oftast inräknas emellertid också den omedelbart efter själva startmomentet följande första stigningen till något 100—200-tal meters höjd i det som populärt sett brukar kallas "starten". Denna stigning och sättet för dess utförande hör ju också så intimt ihop med startmanövern i övrigt, att det kan finnas många skäl för ett sådant betraktelsesätt.

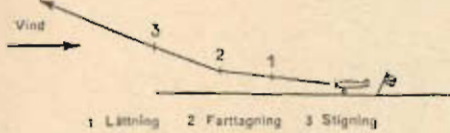


Bild 1: Normal start i motvind.

Starten bör som regel — åtminstone för nybörjaren och på en ordnad flygbas — ske mot vinden. Härigenom uppnår planet den behövliga hastigheten för att lyfta på kortare startsträcka och kortare tidsmoment än vad eljest skulle bli fallet. Ju mindre motoreffekt flygaren har till sitt förfogande, desto nödvändigare blir det att starta rakt mot vinden. I motvind startar (lättnar) också vårt plan vid en lägre "rullhastighet" än i vindstilla. I motvind kan också den efter starten följande stigningen hållas brantare, till följd av att luftmassan av vinden förflyttas i en riktning motsatt flygriktningen. Startens utförande mot vinden ses på bild 1, hur vinden verkar på stigningen m. m. framgår av bild 2.

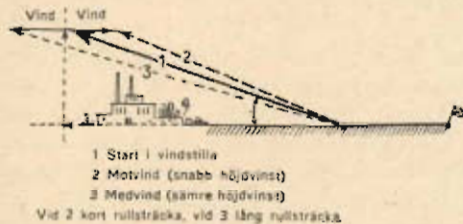


Bild 2: Vindens inverkan på stigningen m. m.

Ju tyngre planet är lastat, ju längre start(rull-)sträcka och längre starttid behövs det. Sak samma gäller vid start på högt belägna flygplatser. Till följd av den där rådande, mindre lufttäteten dröjer det en längre tid, innan vingarna ger den erforderliga lyft(bär-)kraften. Planet måste då också ges större rullhastighet, vilket nödvändiggör ökat motorvarv och särskilda anordningar härför.

Starten kräver också speciella anordningar för att säkerställa bränsletälförsehn. "Falltank", där bensinen under självtryck rinner till förgasaren är den vanligaste metoden, men även andra finnas, som t. ex. extra tryck- eller sugpumpar.

I och med denna artikel presenterar Nic Morane sin sista lektion i motorflygkursen. Den har varit mycket uppskattad bland SVENSK FLYGTIDNINGs läsare och det är oss därför en glädje att kunna meddela att Nic Morane även under år 1945 kommer att medarbeta i vår tidning och dela med sig till alla våra läsare av sin rika erfarenhet. Författaren, som är högre officer vid flygvapnet, har djupa kunskaper i flygtekniska frågor, kunskaper som förenas med en flytande stilistisk förmåga vars pedagogiska värde kommer till sin fulla rätt i de artiklar av hans hand som hittills publicerats i SVENSK FLYGTIDNING.

När SVENSK FLYGTIDNING i och med detta julnummer firar sitt femårsjubileum och kan se tillbaka på en uppskattad och framgångsrik verksamhet är det oss också en garanti för fortsatt gott resultat av vår strävan att vi som vår motorflygexpert även i fortsättningen kan räkna Nic Morane — ett namn som borgar för saklighet och reda.

I starten gäller det att hålla kursen rakt fram, mot ögonmärke. Det är sidorodret som skall användas för att hindra en hos en del plan förefintlig tendens till sväng på marken. Ögonmärke, kurshållning och — känsel för att sväng skall börja, innan den ännu hunnit märkas — är de tre hjälpmedel vartill flygaren litat för att klara starten korrekt.

Det gäller också att klara starten korrekt i höjddled sett, d. v. s. att undvika de fel, som närmast medför haveririsk. S. k. kavaljerstart, d. v. s. en onormalt brant stigning — kanske t. o. m. i sväng — omedelbart efter lättningen kan nog se "skarpt" ut och kanske göra intryck på okunniga. Den kan kanske också lyckas 9 gånger. Den tionde går det dock som regel åt pipan — kanske redan tidigare. Det är förutom överstegrings- (stall-) och spinriskerna till följd av för brant stigning,

med störtning och sönderslagning som följd, även risken för motorstopp just efter starten, i stigningens början, som man måste ta med i räkningen. Alltså, stig rakt fram och stig måttligt under de närmaste hundratalen höjdmeter efter start. Kavaljerstarten är lika förkastlig för ett rästarkt jaktplan på 1000—2000 hk som för ett skolplan på 100-talet hk eller därunder. Råkar Du ut för motorstopp i stigningen omedelbart efter start gäller det att landa rakt fram. Att försöka svänga tillbaka till flygfältet är mer än meningslöst — det är i de flesta fall liktydigt med självmord.

I all start med flygplan gäller det att hålla farten. Att snabbast möjligt komma upp till normal flyghastighet och att bibehålla den. Fart är a och o, liktydigt med planets och besättningens liv. Att exempelvis en erfaren förare på ett fullastat bomb- eller trafikplan ej försöker sig på den fartminskande kavaljerstarten faller av sig självt.

Ytterligare ett par ord är kanske att säga om starten. Du utför det i start ingående rullandet på marken endera med "hög" eller med "låg" stjärt. Hög stjärt förkortar på hård och jämn bana startsträckan. På lös, snoig eller eljest tröghörd bana innebär den en viss risk för "kapotering" (d. v. s. att planet ställer sig på nosen eller "capoten" — uttalas "kapå'n", med tonvikt på å) — och bör där ej användas. Under dylika omständigheter måste körningen på marken under startmanövern ske med låg stjärt. Du får då ta olägenheten med den långa startsträckan för att vinna säkerhet för start utan "starthaveri".

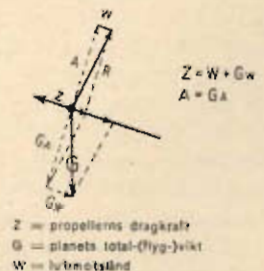


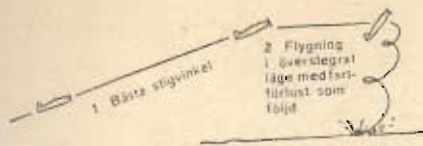
Bild 3: Krafterna under stigning.

### Stigning och höjdflygning.

I stigning håller de olika krafterna varandra i jämvikt så som det framgår av vår bild 3 och den där införda formeln. För varje plan finns en "bästa stighastighet", som man skall hålla sig till. Försöker Du stiga brantare, stiger planet sämre. Det flyger kanske en stund i överstegrat läge utan att vare sig vinna eller förlora höjd, men det kan också hända att de går i "ofrivillig spin" — en situation som Du då helst bör förstå Dig på att klara upp. Är höjden för låg för att ta planet ur spin kan det hela bli en okontrollerad störtning med totalhaveri för både plan och förare.

**Betald annonsplats**  
av firma intresserad för  
flygets popularisering  
och SVENSK FLYGTIDNINGs framgång.





- 1 Bästa flygvinkel
- 2 Flygning i överstegeat läge med fartförlust som följd

Bild 4: Stigning och överstegeat (stall).

som följd. Bild 4 visar exempel på både riktig och på för hårt uttagen stigning. Kontentan blir: Håll den för flygplantypen ifråga angivna "bästa" stighastigheten (stigningsvinkeln).

När Du stigit till stor höjd minskar motoreffekten. Till slut blir den så låg att man ej kan stiga längre — kraften räcker kanske till för planflykt (horisontell flygning) men icke till mer. Planet har då nått sin "absoluta topphöjd" eller "plafond" (tak). På den något därunder liggande "tjänstetopphöjden" eller "praktiska" topphöjden finns det ännu en stighastighet av så där en halv meter per sekund kvar. Att effektstarka motorer med växlad kompressor gjort mycket för att höja upp de nutida krigs- och trafikplanens topphöjder är ju känt av flertalet flygintresserade.

Under flygning gäller det att hålla väl reda på höjdmätarens utslag men också att noga minnas den stundom stora skillnaden mellan "höjd över startplatsens nivå" och "höjd över havet". Se bild 5. Den exempelvis under distansflygning i dålig sikt synnerligen viktiga "höjden över marken" på den ena eller andra delen av flygvägen kan ju vara en helt annan än "höjden över startplatsen" — beroende på den underliggande terrängens höjdräckningar, bergstoppar m. m. Höjdmätaren installeras också före varje flygning på noll, på grundval av det rådande lufttrycket, mätt i millibar (mb).

Höjdflygning medför stor påfrestning på den flygande personalen, till följd av den på stor höjd rådande minustemperaturen och lägre lufttryck, låg syrehalt m. m. Endast den bästa flygarbeklädnad är då god nog. Elektriskt uppvärmbara flygkläder, syrgas-

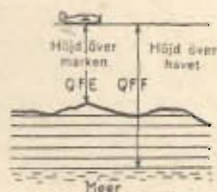


Bild 5: Höjd över marken och höjd över havsytan är ej detsamma.

apparater och "tryckkabiner" är hjälpmedlen, som sätter flyget i stånd att färdas och operera på stor höjd. De är där ett "sine qua non", helt enkelt oundgängliga.

Syrgasmask skall användas på alla flyghöjder över 4 km. När Du skall flyga på över 12 km höjd räcker detta hjälpmedel enbart ej till. Då blir trycktät flygdräkt "modell dykare" eller tryckkabin på planet nödvändig för att förekomma "luftembolism", höjdflygets speciella variant av "dykarsjuka". Under vanlig flygutbildning och normal sport- och trafikflygning har

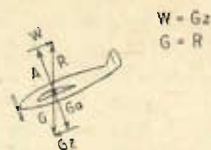
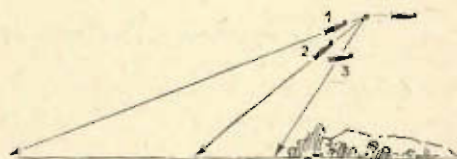


Bild 6: Kraftspelet i glidflykt.

dessa höjdflygningsproblem dock såsom helt obefintliga endast ett akademiskt intresse. För flygoperationer i stratosfären i "nästa krig" är de däremot nödvändiga att studera och — med framgång bemästra.

### Glidflykt och "störtflykt".

Under glidflykten från högre höjd till lägre är det planets vikt, d. v. s. tyngdkraften som ersätter motorns dragkraft. Givetvis med höjdförlust som följd. Krafternas verkan framgår av skissen bild 6 och dess vidstående formel. Även i fråga om glidflykt finns en "bästa glidhastighet" (bästa glidvinkel), som Du gör klokt i att hålla, särskilt om det t. ex. vid en nödlandning gäller att nå fram till landningsfältet med oskadat plan. För brant glidvinkel ger för stor hastighet före utflytningen till landning, för liten, d. v. s. för flack glidvinkel kan ge anledning till att planet "viker sig", går i backen och kvaddas. Håll reda på bästa glidhastighet och håll den hela tiden. Då når Du längst med glidflykten och har bästa garanti för säker, perfekt landning. Exempel på glidflykt i olika vinklar och hastigheter se bild 7.



- 1 = bästa glidvinkel
- 2 = för stor glidhastighet
- 3 = för låg fart (klaffar nödvändiga)

Bild 7: Exempel på glidflykt i olika vinklar och hastigheter.

Störtflykt, d. v. s. glidflykt i brantaste dykvinkel, upp till 85—90 grader, så nära lodplanet som möjligt, är en form av flygning, som främst tack vare svenska "störtis-gänget", amerikanska "Hell-Divers" och tyska "Stuka-piloter" blivit känd och värderad, stundom kritiserad men ständigt använd, när det gäller precision i bombanfall, d. v. s. träffsäkerhet. I störtflykt är bärkraftskomponenten noll. Endast propellerns dragkraft, flygplanets vikt och luftmotståndet i dykningen har något att säga till om. Se bild 8.

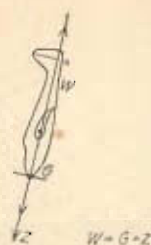


Bild 8: Störtflykt (dykning, "piké".) Dykvinkel 70—90°.

I störtflykt ökas störthastigheten ända till dess luftmotståndet är lika med flygvikten plus propellerns dragkraft. Den då uppnådda hastigheten bibehålles därefter och kallas "sluthastighet". Det är av stor betydelse för säker bombfällning, flygplanets hållfasthet under "upptagningen" (urgång från störtflykt) m. m., att störthastigheten — sluthastigheten icke blir alltför stor. Den pågår därför hållas innanför lämplig maximigräns genom s. k. stört- eller dykbromsar.

Långt ifrån alla flygplan är lämpliga och tillätna för att ta ut "sluthastigheten" i störtflykt. Flygföraren måste därför i nån mån försöka sig på manövern ta noga reda på för typen gällande bestämmelser — även de, som kan ha utfärdats tillfälligt med hänsyn till vissa exemplars tillstånd i underhållsavseende, gångtid m. m.

### Planflykt och sväng.

I planflykt håller bärkraften planet uppe, bär sålunda upp flygvikten under det att propellerns dragkraft håller luftmotståndet i schack. Den för krafterna i fråga behövliga energin tas ut ur det i flygplanets tankar medförda bränslet. Det nysannamnda kraftförhållandet under planflykt framgår av bild 9, där Z är propellerns dragkraft, G är flygplanets totalvikt (flyg-

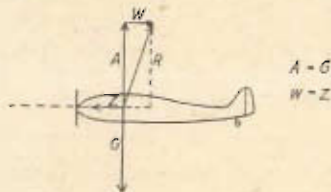


Bild 9: Planflykt (horisontell flygning).

vikt), W det skadliga luftmotståndet och A bärkraften (bärkraftskomponenten).

Ett tungt lastat plan flyger vid en och samma inställning av gasreglaget långsammare än ett lätt lastat plan av samma typ. För att få den behövliga större bärkraften nödgas föraren i det tyngre lastade planet

## DELÄGARE I FLYGFÖRETAG.

För utökning av verksamheten söker välkänt och inarbetat företag inom flygbranschen en flygförare- eller flygtekniskt utbildad huvuddelägare, som samtidigt erhåller anställning i företaget. 25.000 kr. insats erfordras. Endast framåtsträvande, energisk och affärsbegåvad (gärna under utbildning varande yngre) person kan ifrågakomma. Svar till "Ledande i branschen med stora framtidsmöjligheter", Gumælius Anonsbyrå, Malmö.



att hålla en större "anfallsvinkel", vilket emellertid medför ett större skadligt luftmotstånd och därmed — lägre flyghastighet. Se bild 10!

Under sväng tillkommer en ny kraft, centrifugalkraften, vars storlek beror på hur snabbt man flyger i svängen, på svängens (kurvans) radie och på flygplanets "massa" (totalvikt). Centrifugalkraften och vikten ger tillsammans en kraftresultant, som — om svängen göres rätt — är anbragt i planetets höjdxel. En samtidigt ökad bärkraft, som uppstår till följd av ökad anfallsvinkel, vidmakthåller jämvikten. I sväng minskar dock flyghastigheten till följd av ökat luftmotstånd.

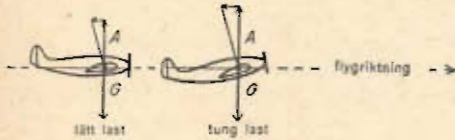


Bild 10: Planflykt med lätt lastat plan och tungt lastat.

För varje sväng måste planet "bankas", d. v. s. läggas i lagom sidolutning inåt. Ju snabbare man flyger, desto större måste bankningen bli. Ju större kurvradie, desto mindre bankning. Om man vill svänga snabbt och snävt i hög hastighet måste man lägga planet i "vertikalsväng", d. v. s. lägga omkull det så mycket, att det för åskådaren synes "stå på vingspetsen".

Att svänga mjukt och korrekt är halva flygkonsten. För att bli en god förare gäller det därför att öva sväng, att öva 90 graders sväng, att öva 180 och 360 graders sväng, om och om igen så snart man har chansen, och att öva svängar igen vid nästa flygtillfälle. Och så vidare.

För att svänga behövs alla tre rodrer, sid-, skevnings- och höjd. Samtliga förenade verkan i förhållande till flygplanets höjd- och tvärxlar får till resultat, att planet svänger kring en i svängens "centrum" lodrätt mot kurvans plan anbragt axel — se bild 11.

**Landningar och avancerad flygning.**

Under "glidflykt" har vi nämnt, att Du därunder går ned tämligen nära marken. Genom att därefter ta spaken åt Dig, ger Du höjdroderutslag för upptågning.

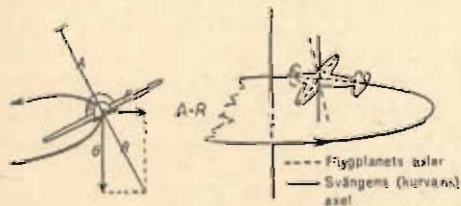


Bild 11: Sväng med motor.

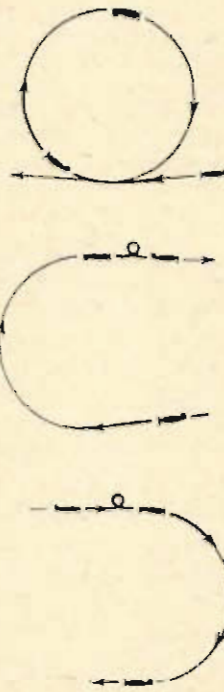
Anfallsvinkeln växer därunder jämnt och mjukt i ett, ända till dess att planet sista kvarvarande, för utflytning tätt över markytan ännu tillräckliga rörelseenergi blivit "uppäten" av luftmotståndet. I det ögonblicket tar Du spaken "i magen", planet "sätter sig" mjukt och varkert

på fältet i en fulländad trepunktslandning, d. v. s. med båda hjulen och sporen (sporrhulet) samtidigt. Du har därefter endast att låta det rulla rakt fram, intill dess hastigheten på marken nedgått till en gåendes (5 km/tim), varefter du med motorns hjälp svänger in på "neutrala zonen" (i för dagen anbefallt varv, vänster- eller höger-), för att ställa upp till ny start i Din tur, eller för att parkera på uppställningsplatsen. Om landningens rätta utförande kunde man skriva volymer. Vi är emellertid av utrymmet hindrade att här säga mera än — öva landning, öva pricklandning och öva landning på främmande fält. Så ofta Du någonsin kan. Eljest ligger Du av Dig i precision!

Den avancerade flygningen är även den värd mer än en massa. Vi visar därför för enkelhetens skull i bild 12 och 13 några av de vanligaste därunder förekommande rörelserna.

Den avancerade flygningens ändamål är:

att vänja flygaren vid ovanliga, i "normal flygning" icke förekommande flyglägen,



Looping (överst), halvroll på toppen av looping, "vepproll" (i mitten) samt halvroll följt av halv looping (senare delen) underst

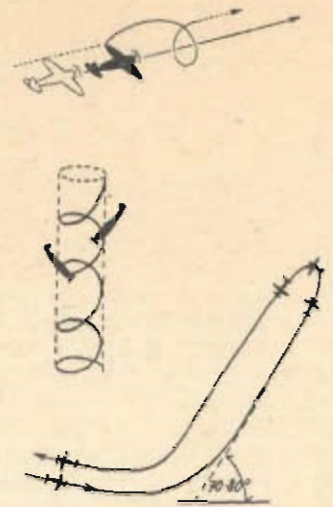
Bild 12: Exempel på avancerade manövrer.

att lära honom att bedöma hastighet, höjd, takt och tempo, vari de olika avancerade rörelserna skola utföras,

att bibringa förmågan till att i rätta ögonblicket ge de rätta, lagom stora och lagom snabba, men dock mjuka och bestämda roderutslagen,

att ge föraren känsel och dessutom känsla för att vara ett med sitt plan, sammanväxt med detta.

Seit på vidsträcktare sikt har ju den avancerade flygningen också till ändamål att lära exempelvis jaktflygaren



Roll (överst), spin (i mitten) samt brant stigande sväng i förening med helomvändning 180°

Bild 13: Andra exempel på avancerade manövrer.

att på snabbaste och verksammaste sätt intaga lämpliga skjutlägen under strid.

att lära bombflygaren, trafikflygaren och sportflygaren hantera sitt plan rätt även i nödtvungna lägen, exempelvis i dålig sikt eller moln — och

att för alla flygare höja den personliga skickligheten, d. v. s. skapa ökad flygsäkerhet, rutin och förmåga.

Det säger sig självt, att det för avancerad flygning krävs ej blott skicklighet av klass utan också i högsta grad omdöme. Betyggande höjd och lämplig underliggande terräng är förstahandskrav. Avancerad flygning över städer, folkansamlingar, järnvägsstationer och anhörigas eller "bekantas" villor o. d. faller under rubriken busflygning. Den visar minst av allt någon skicklighet i flygarens värv.

**Några slutord till läsaren.**

Som slutord i denna serie bör nämligen framhållas, att motorflygarens värv är mer än ett yrke för bröd. Det är ett kall, där varje enskild flygare kan göra mycket för att sprida och gagna flygintresset som sådant. Flygning är i alla sina former ett fordrande, allvarligt arbete. För detta arbete kräves allt vad vi har av kunskaper, uppmärksamhet, ansträngningar (stundom), omdöme (alltid) och skicklighet.

Ger vi flygningen det minsta under vårt allra bästa, kan den kräva ut ett högt pris för våra misstag.

Ger vi däremot alltid flygningen vår bästa, skall den också ge oss den belöning, som ligger i vetenskapen om väl förrättat värv — samt dessutom — den till flygning hörande, obeskrivliga tjusning och glädje, som från flygningens urtid allt intill nu varit förenad därmed. Den skall också för framtiden ständigt hör flygningen till.

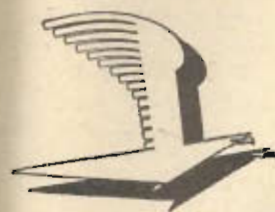
Flyg själv — och Du skall ge mig rätt häri, högt värderade läsare!



Carl Florman avslöjar

# SVERIGES DEL I FREDSFLYGET

## ABA-chefen ser på framtidens flygtrafik



Om vi först göra en kort återblick på lufttrafiken 1939 och dessförinnan, erinna vi oss, att hela Europa då genomkorsades av flyglinjer i alla riktningar. Från Sverige kunde vi på dagen komma till praktiskt taget varje större stad i Europa.

Medellängden på flyglinjerna var 500 kilometer, medan farten höll sig kring 275 km/tim. Fram till 1939 hade ABA lyckats pressa ned kostnaderna per tonkilometer från 4: 57 kr. år 1928 till 1: 43 kr. 1939, d. v. s. med mer än 2/3 på 10 år. Statsanslagets andel i bruttointkomsterna minskades också kraftigt från 40 till 14 %. Allt detta bådade mycket gott för framtiden.

ABAs bruttointkomster ha även under kriget stigit och utgjorde förra året närmare 10 miljoner kronor, vilket uppnåddes med endast fem flygplan och fyra flyglinjer!

Under kriget har lufttrafiken överhuvudtaget gjort stor nytta icke minst för de krigförande. Vi i Sverige ha i stor utsträckning kunnat upprätthålla trafiken med utlandet även under kriget och således flugit på Finland, Danmark, Tyskland och med vissa avbrott även på Skottland. För närvarande flyger vi med ombyggda amerikanska "fästningar" i kiriflygning Sverige—Skottland liksom de allierade.

Vi ha som bekant inköpt och byggt om en del fästningar för flygtrafik, och SILA har dessutom beställt en del ytterligare fästningar, vilka nyligen satts under ombyggnadsarbete.

### Hur skall jag färdas säkrast, snabbast och billigast?

Alla ha väl nu klart för sig, att järnvägarna under detta krig ha blivit så förstörda i hela Europa, att det blir svårare och långsammare med tågkommunikationerna i vår världsdel efter krigets slut. Sjöfarten återigen blir störd av minfaran många år framåt. Vi förstå därför, att luftfarten redan av denna anledning har alla chanser. Detta ha inte endast vi inom ABA insett utan även de amerikanska och engelska flygorganisationerna, varför man i dessa länder i oerhört tempo konstruerar jättestora fyrmotoriga plan för trafikändamål. Douglasfabrikerna ha därvidlag ett mycket stort försprång och planerar större serier

på hundratals maskiner, såväl fyr- som tvåmotoriga.

Vad beträffar storleken på flygplanen efter kriget rör man sig t. v. endast med gissningar. I USA tror man, att de vanligaste typerna på ordinarie sträckor skulle bli flygplan för 20—25 passagerare vid sträckor om 1.000 kilometer och därunder. För smärre linjer mellan mindre städer får man dock räkna med mindre plan, medan man för större längder kanske får att göra med plan för 50—60, ja, ända upp till 100 passagerare.

Medelhastigheten, som ännu 1939 var 275 km/tim, torde kunna uppskattas till 375 kilometers marschfart under de närmaste åren efter kriget. Detta innebär alltså en ökning jämfört med tiden när-



Carl Florman.

mast före kriget av icke mindre än 100 km/tim. En ytterligare höjning av hastigheten ökar omkostnaderna vid nuvarande flygplankonstruktioner katastrofalt.

Evad det gäller våra kommande större trafikflygplan kan jag nämna, att vår delegation i Förenta Staterna med direktör P. Norlin i spetsen går in för att skaffa oss flygplan med tryck-kabin, vilket kommer att möjliggöra för passagerarna att sitta i en behaglig syrerik luft även på mycket hög höjd. Detta är nödvändigt för att passagerarna skall slippa sitta med syrgasmasker för ansiktet under längre färder på hög höjd. Tryckkabinen ökar emellertid kostnaderna med icke mindre än 10—15 % enligt Dr Edward G. Warner, varför den lönar sig endast på mycket stora sträckor.

ABA och SILA har ju som bekant nyligen beställt ett större antal fyrmotoriga Douglasplan för 1,7 miljoner kr. per maskin. Vi äro första beställare utanför Amerika av dylika plan och ha därför tillförsäkrats en viss företrädesrätt vid leveranserna.

Dessa flygplan komma att användas för SILAs atlanttrafik och ABAs länglinjer i Europa, under det att vi på de kortare linjerna ämna fortsätta med flygplan av sam-

ma storleksordning som tidigare, d. v. s. för c:a 20 passagerare.

### Större frihet för lufttrafiken!

De internationella överenskommelser bekräftande luftfartens reglering, som gällde före kriget, vill vi gärna ha utvidgade till att garantera större frihet för internationell luftfart. Vid Chikagokonferensen, som f. n. pågår, arbetar den svenska delegationen i detta syfte för att om möjligt få den frihet, som gäller samfärdseln på haven, att gälla även för samfärdseln i luften.

Lägger ett franskt flygföretag t. ex. sin route över Stockholm till Helsingfors, så skall vi kunna flyga över Frankrike och ta passagerare mellan exempelvis Paris och Madrid.

Sverige har kapital och skickliga tekniker för att kunna hävda sig. Vi önska därför ha möjlighet att "exportera" trafikflyg och således kunna deltaga i den internationella luftfarten.

På samma sätt önska vi bli befriade från alla hämmande restriktioner även inom vårt eget land. Varför skall man t. ex. föreskriva ABA, vilket biljettpreis som skall tillämpas mellan Stockholm och Luleå — inte får väl Sveabolaget direktiv beträffande vilka priser man skall följa vid sjötrafiken mellan dessa städer. Vi önska således fri taxesättning!

Vad den inhemska lufttrafiken beträffar, vill jag vidare poängtera, att ABA icke har begärt monopol, men å andra sidan kan vi givetvis icke vara med på att andra företag öppna med oss konkurrerande linjer inom landet.

I fråga om tarifferna vill jag endast påpeka, att vi alltid strävat efter att få dessa så låga som möjligt.

### Konkurrens eller samarbete mellan flyget och rederierna?

Någon risk för konkurrens mellan de olika trafikmedlen torde icke finnas, då erfarenheten redan visat, att det ena trafikmedlet endast hjälper det andra genom att öka trafikvolym och reslust. Så t. ex. utökades Svenska Lloyds sjötrafik på London kolossalt samtidigt som ABAs flygtrafik på England utvecklade sig som bäst före kriget.

Jag tror, att Sverige genom de förberedelser, som nu gjorts av ABA, SILA och statsmakterna i olika avseenden skall kunna hävda sig gott i den framtida konkurrensen. Kort sagt: Sverige är mycket väl förberett för framtida lufttrafik.



# Idrottsläkarens råd

## Segelflygningen som sport.

De Coubertin, som skapat de moderna Olympiska spelen, ansåg att segelflygningen är den vackraste sporten vi ha. Sporten skall enligt hans mening vara en motvikt till vår dagliga sysselsättning, och den bör giva oss det mesta av det vi gå miste om genom mer eller mindre ensidigt yrkesarbete. Med dess hjälp skola vi söka uppnå fysisk och psykisk jämvikt. Om vi vilja undersöka vilken sport, som är den lämpligaste för oss måste vi framför allt veta, hur de olika sportgrenarna inverka på oss. Blott om vi känna till detta, blir det möjligt för oss att utöva sporten så, att den blir oss till största möjliga nytta och icke — som kanske ofta sker — till skada.

## Sportens psykologiska verkningar.

Varje verksamhet, alltså även sporten, har två olika verkningar på vår kropp: en fysisk, som vi kunna mäta och kontrollera och en psykisk, som vi kunna iakttaga på våra medmänniskor eller själva uppleva. Vi känna i allmänhet väl till de fysiska verkningarna. De psykiska däremot äro vi sällan medvetna om. Jag vill nämna ett exempel.

En yngling arbetar från morgon till kväll i en fabrik. Där är han endast en kugge i maskineriet. I fotbollsklubben träffar han jämnåriga kamrater och här får han vissa bestämda uppgifter, som han skall lösa. Han lär sig, hur han skall dribbla, skjuta mål, dämpa bollen o. s. v. Han blir inom kort en man i laget. Det ställs vissa fordringar på honom. Han måste göra en insats. Han måste lära sig att övervinna vissa svagheter och att visa självbehärskning. Är andan i laget den rätta, får han lära sig att bära såväl seger som nederlag på rätt sätt. Det är självklart, att allt detta måste ha ett fördelaktigt inflytande på hans utveckling, som eljest lätt skulle avstannat genom det ensidiga arbetet i fabriken. Det dagliga pressande arbetet har försatt honom i ett tillstånd av inre spänning. Men då han nu är på idrottsplatsen, tager sporten hela hans intresse i anspråk; han upplever spelglädjen, och det spända tillstånd han befinna sig i försvinner. Sporten är därför mycket lämplig som motvikt till vårt dagliga arbete. Då vi nått ett resultat, inställer sig alltid en känsla av tillfredsställelse. Den angenäma känslan att hava presterat något uppleva vi icke endast efter en tävling utan också efter varje rätt skött träning.

Segelflygningen har samma verkan. Efter en flygning känner eleven, att han verkligen utträttat någonting. Han har fått en uppgift och löst den. Detta verkar utvecklande och uppfostrande och ger just den motvikt vi behöver till vårt dagliga oftast enformiga och automatiserade arbete.

Men det förefaller mig, som om segelflygningen många gånger ställer allt för höga krav på eleverna. De komma i vissa utbildningsstadier ganska sällan upp i luften. De göra visserligen en del framsteg, men ofta tycka de, att utbildningen tager för lång

Den kände schweiziske militärflygaren och flygmedicinske specialisten G. A. Ott har i en specialartikel för SVENSK FLYGTIDNING framlagt en del värdefulla synpunkter på segelflygningen ur idrottsynpunkt.



Kapten G. A. Ott

Kapten G.-A. Ott är född 1906 i Bischofszell i Schweiz och har studerat medicin vid Universitetet i Zürich. Sedan 1927 är han aktiv militärflygare. 1936 var han ledare för segelflyget vid Rocher de Naye b. Montreux, där man för första gången systematiskt sökte utforska segelflygmöjligheterna uppe i Alperna. För närvarande är han flygläkare vid schweiziska flygvapnet samt idrottsläkare vid Universitetet i Zürich.

Kapten Ott har, som synes, på ett ingående sätt blivit bekant med olika problem, som har med flygning och utbildning att göra. Som han själv är aktiv segelflygare, är han inte någon teoretiker utan väl insatt i de krav, som måste ställas på en segelflygare. Artikeln är därför väl värd att läsas av alla flyginresserade. Speciellt segelflyginstruktörerna ha säkert en hel del att lära av hans erfarenheter.

Karl-Erik Övgård.

**FLYGTJÄNST**

**SVENSK FLYGTJÄNST A-B**  
**ARSENALSGÅT. 4, STOCKHOLM**  
 Tel. växel 23 48 95

tid, och de bli därför otåliga. Av de erfarenheter jag fått av unga segelflygare framgår tydligt, att segelflygentusiasterna ofta påträffas bland sådana människor, som av en eller annan orsak icke äro tillfredsställda med sitt dagliga arbete, som ha ekonomiska svårigheter eller som äro hämmade på ett eller annat sätt.

De ha nämligen ett starkt behov av att stärka sin självkänsla. Dessa människor flyga ofta dåligt, eftersom de "spänna sig".

De betrakta nämligen icke längre flygningen som sport utan som ett arbete, där de söka att på kort tid nå lysande resultat. Ofta drivas de härtill av ren äregirighet. Instruktören måste allvarligt varna dessa elever och försöka få dem att ändra sin inställning till segelflygningen. Många gånger är det nog bäst att de välja en mera riskfri sport.

Genom följande exempel vill jag visa, var en felaktig inställning kan föra. I Schweiz inträffade härom året en olycka med dödlig utgång. En segelflygare, som natten före sovit dåligt, ville ändå inte avstå från flygning följande dag. För att i viss mån söka övervinna olustkänslorna tog han ett par aspirin-tabletter. Vinschstarten förlöpte normalt, urkopplingen likaså. Sedan han kopplat ur, märkte emellertid kamraterna på marken, att hans vänstra hand hängde slapp ut över sitt rumrens kant. Flygplanet gick i en allt kraftigare dykning och störtade. I detta fall var det alltså segelflygarens äregirighet att under alla omständigheter genomföra flygningen, som förorsakade hans död.

Segelflygningen är ett utmärkt medel att fostra och utveckla de unga, men den ställer mycket stora krav på dem. En riktig inställning till segelflygningen är ett oefftergivligt krav under alla stadier under utbildningen, för att den skall bli så ofarlig som möjligt.

## Sportens fysiologiska verkningar.

De verkningar, som sporten i allmänhet utövar på den mänskliga organismen, äro i allmänhet mera kända och lättare att förstå. Jag behöver knappast nämna, huru muskler, skelett och leder bli starkare och funktionsdugligare genom träning. Det är allmänt bekant. Mindre kända men intressantare äro de verkningar träningen har på hjärtat, blodomloppet och andningen. Det är dessa, som i sista hand bestämma vår prestationsförmåga. Var och en, som bedriver sport i någon form, bör därför absolut känna till, hur de arbeta.

Alla känna väl till, att hjärtat slår hastigare under och efter ett arbete. Musklerna kräva nämligen mera syre än vanligt. Om hjärtat normalt slår mellan 60—70 slag i minuten, så ökar hastigheten vid hårdare kroppsansträngning till den dubbla, ja kan ske ännu mera. Samtidigt pumpar hjärtat varje slag betydligt mera blod ut i kroppen, så att minutvolymen ökar från ungefär 5 liter i vila till kanske 25 liter eller mera. För att kunna prestera ett så väldigt arbete fordras, att hjärtat är vältränat. På samma sätt som en normal muskel blir kraftig



# till segelflygaren

gare genom långsamt stegrade övningar. blir också hjärtats muskulatur starkare och funktionsdugligare genom systematisk träning. Om träningen stegras för hastigt, kan hjärtmuskulaturen bli överansträngd. Vi ha då fått ett hjärtfel, som kan taga längre eller kortare tid att reparera. Därför skall man försöka träna förståndigt, så att man systematiskt bygger upp hjärtmuskulaturen.

Vid flygning speciellt i högre höjder måste hjärtat arbeta hastigare för att tillföra kroppen tillräckligt med syre. Det är därför önskvärt, att flygarrens hjärta och andningsorgan äro vältränade genom en förståndigt bedriven sport och idrott.

Med hjälp av en mycket enkel apparat kan man mäta lungvolymen hos en människa. Det är lätt att konstatera, att en regelbunden träning i t. ex. rodd eller simning avsevärt ökar lungvolymen. Vad detta betyder, förstår vi väl, om vi känner till, att lungorna vid kraftig kroppsansträngning kunna behöva upp till femton gånger mera syre än normalt. Men genom segelflygning tränas hjärta och lungor ganska litet. Därför är det önskvärt, ja nödvändigt, att segelflygarna och speciellt de yngre bedriva sport, som tränar hjärta och lungor, t. ex. löpning i en eller annan form, simning, skidåkning eller rodd. Särskilt rekommenderas orienteringslöpning.

Ett av de viktigaste problemen inom sportfysiologin är tröttheten och dess orsaker. Vid olyckor av olika slag spelar ju tröttheten ofta en stor roll. För segelflygaren är det av vikt att veta, vad tröttheten beror på, om han skall kunna förbygga olyckor, som eljes kunna inträffa till följd av trötthet.

Vad tröttheten allra innerst beror på, är väl ännu inte fullständigt utrett. Men vi veta, att vissa ämnen anhopas i kroppen, att funktionerna inom cellerna ändras. Dessutom känna vi till, att vår kropp är inställd på regelbunden växling mellan arbete och vila, mellan sömn och vaket tillstånd.

För att skydda sig mot de skadliga följder som uttröttning för med sig har kroppen ett medel. Vi känna oss helt enkelt trötta och olustiga, våra rörelser bli mindre effektiva, vår koncentrationsförmåga sjunker o. s. v. Just denna olustkänsla är ett viktigt tecken på att det nu är tid att unna kroppen en kortare eller längre tids vila, för att vi åter skola arbeta effektivt. Stark oro, omedelbar fara för livet, stark hänförelse o. s. v., taga för tillfället bort våra trötthetskänslor och få oss att tro, att vi fortfarande äro i bästa kondition, medan vi i själva verket äro mycket uttrötta. Just vid sådana tillfällen bör segelflygaren vara vaksam, så att inga olyckor inträffar, vilket annars lätt är fallet.

Vid arbeten av olika slag kan man lätt konstatera, att de flesta olyckorna inträffar antingen i början av dagen, då kroppen ännu inte riktigt hunnit vänja sig vid arbetet, eller också mot slutet av dagen, då vi börja bli trötta. Ingenting är nämligen mera tröttnande än enformigt arbete. Ha vi däremot möjlighet att på ett eller annat



En noggrann läkarundersökning företas innan segelflygaren släpps upp i luften.

sätt få omväxling i arbete kunna vi hålla tröttheten tillbaka en längre tid. Detta bör flyginstruktören känna till. Just under längre flygkurser kan det hända, att en viss psykisk trötthet gör sig gällande hos eleverna. Olyckor kunna då lätt inträffa. Instruktören bör försöka få omväxling i arbetet eller lägga in en paus, så att eleverna hinna att taga igen sig.

I samband med frågan om trötthet skulle jag gärna vilja tala om något, som hos oss nere i Schweiz har förorsakat en massa diskussioner. Det är frågan om stimulans av olika slag, speciellt om det nu tyvärr så ofta förekommande fenedrinet. Jag måste med all kraft understryka, att dessa medel icke tillföra kroppen någon som helst extra energi utifrån eller ge den några nya krafter. De verka i stället bland annat hämmande på vissa nervcentra. Detta har till följd, att vi icke känna tröttheten. Vid långvarigt eller för kraftigt bruk av sådana medel kan därför kroppen förbruka alla sina reservkrafter. Överansträngning blir följden med svåra och många gånger långvariga skadeverkningar.



## Bagagemärkena! blev en schlager!

Våra bagagemärken, vackra, unika och snart en raritet för samlare blev stor succés. Ännu återstår ett antal sorteringar om 10 och 20 märken i varje till ett pris av 2:— resp. 4:—, Enstaka märken 25 öre. Rekvirera omgående!

Tag chansen innan märkena, som ej kunna nyansskaffas, taga slut!

## Aero-Tjänst-Malmö

För en tid sedan inträffade i Schweiz en olycka, som vi kunna lära en hel del av. En elev hade en dag cyklat omkring 10 mil till en flygplats. Följande morgon började arbetet inom kursen. En timma efter middagen blev det elevens tur att flyga. Enligt kamraternas uppgift hade han ätit en ganska kraftig middag. Han var hungrig till följd av cykelturen och arbetet på förmiddagen. Till att börja med såg flygningen normal ut. Men efter urkopplingen förlorade han kontrollen över planet och störtade. Hur skall man kunna förklara en sådan olycka? Vi känna väl allesammans, att vår arbetsförmåga är betydligt nedsatt efter en kraftigare måltid. Matmältningen kräver nämligen så mycket blod, att övriga organ och då även hjärnan bli blodfattiga. Det är mycket lätt att förstå, att den tämligen ringa hastighetsökning som vinststarten innebar ytterligare minskade blodmängden i huvudet. Eleven hade dessutom suttit och väntat på start i planet en längre stund utsatt för en mycket stark augustisol. Stark solbestralning har liknande verkan på blodcirkulationen. Efter ett kraftigt solbad känna vi ju oss ofta "tomma i huvudet". Alla dessa olyckliga omständigheter tillsammans förde till medvetlöshet, som var den direkta orsaken till olyckan.

Kosten spelar både för idrottsmannen och segelflygaren en mycket stor roll, då det gäller att vara i toppform. Vitaminernas betydelse för vår hälsa är väl så välkänd, att jag icke behöver säga något därom. Dock bör vi känna till, att vid kraftigare ansträngning förbrukas särskilt C-vitamin, varför vi bör se till, att vi få tillräckligt därav i vår kost.

Om en segelflygare vill vara på höjden av prestationsförmåga, så skulle jag vilja rekommendera honom följande dagsprogram:

minst en kvarts gymnastik,  
bad eller dusch varje dag,  
samt minst en halvtimmas absolut vila.

### Sammandrag.

Innehållet i artikeln skulle jag vilja sammanfatta i tre satser:

1. Av fysiologiska och psykologiska skäl behöver segelflygaren en kompletterande sport.
2. Segelflygaren bör med vissa mellanrum genomgå en läkarundersökning. Läkaren bör vid dessa undersökningar göra honom uppmärksam på eventuella sjukdomssymtom.
3. Segelflyginstruktören behöver ingående kunskaper i psykologiska och fysiologiska frågor.

Den franske filosofen Rousseau har en gång skrivit följande: "Ju starkare kropp desto tydligare redskap åt viljan, ju svagare desto mer vill den befalla." Den som förstår innebörden i dessa ord ordnar sin livsföring på så sätt, att han alltid både i sitt arbete och i sitt privatliv är i bästa kondition. Han kommer då att finna full tillfredsställelse i all sin verksamhet.



# AMBULANSFLYGNING

*Den flygande samariten i de norrländska ödemarkerna, A. Norberg, ambulansföraren i Boden, är alltför välkänd av våra läsare för att behöva någon närmare presentation. Han berättar här för SVENSK FLYGTIDNING om en av de otaliga rädande flygturer, som han företagit.*

En intensiv ström av flyktingar väljer i dessa dagar in över Sveriges gränser, såväl sjövägen som landvägen. I söder söker sig än i dag, trots den skärpta bevakningen, en och annan dansk över Sundet, från öster kommer den ena överlastade båten och fartyget, efter den andra med flyktande ester och letter, en och annan tysk har också lyckats komma iväg för att en tid söka en lugn tillflyktsort inom våra gränser. Längst upp i norr är det finnarna som i dessa dagar, med våra myndigheters hjälp strömmar över gränsen, åkande, roende eller gående. Alla färdsätt användes för att undkomma det stora kriget, som många ännu undslupit uppe i det karga Nordfinland. Det allra nödvändigaste av sina kära ägodelar har man försökt få med sig i någon väska eller säck. Mycket är det inte, det mesta har man varit tvungen att lämna kvar i den tron att det skall undgå krigets förödelse och finnas kvar där man lämnade det, den gång man kan återvända till hembygden.

Från väster, från Norge, har det alltsedan det stora kriget drog in över vårt västra grannland, varit en aldrig sinande ström av flyktingar. Det har inte varit utslutande norsk befolkning, utan en allsköns blandning av olika nationaliteter, ryssar, fransmän, polacker, jugoslaver, holländare, spanjorer, engelsmän samt en och annan tysk.

Den norska befolkningen i fjälltrakterna hjälper flyktingarna på alla sätt för att säkerställa deras flykt över till den svenska sidan. Man ritar kartor åt krigsfångarna, där de svenska fjällstugorna finnas inpräntade, och många gånger följer man dem ett stycke på väg. Ibland händer det att flyktingarna inte kan ta sig fram på de utpekade vägarna bland fjällen, då bevakningen för någon kortare tid skärpts, varför de bli tvungna att ligga och trycka i en bergsskrev, någon eller några dagar.

Strapatserna bli dock många övermäktiga. Flyktingen ger sig inte alltid tid att så noggrant följa den väg han fått anvisad, utan rusar iväg för att fortast möjligt sätta sig i säkerhet på den andra sidan, går fel, förrirrar sig bland våra fjäll och dukar till sist under för hunger och köld.

Då och då går det bud från särskilt ett lappläger längst uppe vid gränsen i Arjeplogs socken, att det kommit flyktingar, som inte förmå gå längre. En del har skadat sig, och en del har ådragit sig allehanda förkylningssjukdomar under dem långa vandringen och uppehållet i fjällen utan något skydd. Budet sändes då vanligen med någon annan flykting, som efter någon dags vila kunnat fortsätta de många milen

till nästa fjällstuga, där vänliga människor tagit hand om dem och berett dem vila någon dag, för att sedan kunna sända dem vidare.

En dag i augusti kom det ovanligt många flyktingar ned till doktor Wallquist, som först tar hand om dem innan de sändas vidare söderut. Det var norska män och kvinnor, yngre och äldre. De talade om för doktorn att de haft sina småbarn med sig på flykten, bärande dem på ryggen så gott det gick, men längre än till lappläget hade de inte orkat bära dem. Där hade de

varit tvungna att lämna dem hos de vänliga lapparna, vilka lovat ta hand om dem tills flygambulansen eventuellt skulle hämta dem.

Kvar där uppe fanns inte mindre än fem barn i åldern 2—6 år, och två kvinnor, de ena, moder till ett av de små barnen, hade stukat foten ganska illa under vandringen och den andra kvinnan hade ramlat och brutit underarmen. Doktorn ansåg att enda sättet att få dem från lappläget var att sända upp Röda-korsplanet.

Det var en vacker dag, som vi startade från Boden och fjällen blevo snart större och större, allteftersom vi närmade oss dem. I förbifarten skulle vi landa i den lilla byn där handelsmannen bodde. Vi skulle ta med oss proviant upp till lapparna, vilka hade nära 7 mil att bära all den mat, som de behövde för flyktingarna. På detta sätt sparade vi in mycket arbete och tid åt dem.

Den stora fjällsjön låg spegelblank och vacker och intet varslade om att på andra sidan stranden, vid gränsen, utspelades dagligen tragedier bland människor, vilka på stapplande ben och med värkande ögon stirrade efter de svenska lappkåtorna, som många av dem aldrig upptäckte utan dukade under för strapatserna dessförinnan.

Då vi lagt till vid stranden, kom den pigga gamla lappgumman Eriksson-Steggå glidande ned genom den låga björkskogen. Hon var alltid så glad då vi kom för att hämta någon flykting hos henne, hon neg så vackert för oss, och rynkorna i hennes ansikte spelade då hon skrattade. Hon hade inga karlar hemma i kåtan i dag, de voro uppe på fället hos renarna, så hon ville att vi skulle följa henne till kåtan och hjälpa henne ned med barnen.

Den lilla biten upp till kåtan tillryggalade vi snart, och väl uppkomna tittade vi in till barnen. Där satt Olaug Sandvåg med sin son Oddmund i knät, och hade de andra små omkring sig, alla mumsande på en smörgås, som den alltid omtänksamma fru Evenström, svärdotter till den gamla, hade gjort i ordning till dem före avfärden. Vi hälsade på barnen och talade om att nu skulle de få flyga ned till sin mamma eller pappa som de inte fått se på några dagar. Det blev allmänt jubel bland de något äldre, som förstod vad vi sade åt dem. De minsta däremot bara tittade på oss.

(Forts. å sid. 55)

## Flygarens brev

har  
Flygets emblem  
i guld på  
papper och kuvert

## Brevpapper B18

Distinguerat utförande

Vackra färger

Populärt pris



Finnes endast i  
Flygets mässar och marketenterier

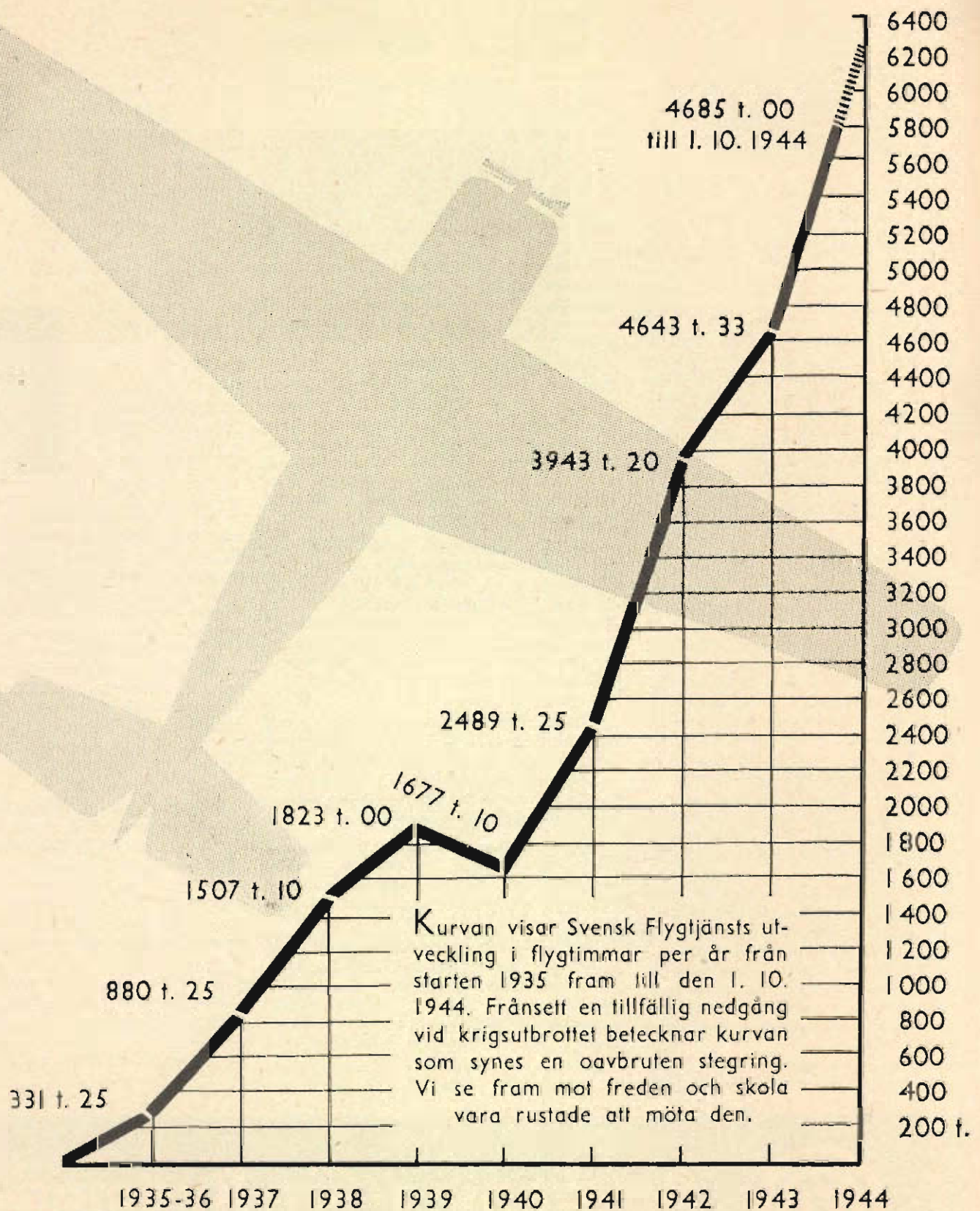
Parti: A.-B. A. M. JONSSON & C:O

LULEÅ





# Verksamheten går i höjden



## SVENSK FLYGTJÄNST A-B

ARSENALSGATAN 4, STOCKHOLM



# Om jag vore flygminister...



Krönikören Tango, red. Gunnar Östbye i Aftontidningen, har storslagna framtidsvyer som Sveriges nye taburettslitare.

## AT:s TANGO.

— Jag tackar allra ödmjukast, men det kom så plötsligt, sa flickan som fick ett äktenskapsanbud och blev kysst i samma veva. Och min utnämning till flygminister kom även så plötsligt, att jag inte riktigt hunnit sätta mej in i vad den innebär, men jag får väl följa samma regel som den skånske infanterikaptenen, som hux flux blev utnämnd till bankdirektör och tillfrågades hur han skulle klara den saken.

— Ingen konst alls, det gäller bara att skaffa sej en bra fanjunkare!

Medan man håller på att sy uniformen, ty det är självklart att man skall ha uniform i en så fin befattning, så får jag väl tänka ut regeringsprogrammet. Men jag kommer väl som alla andra snart underfund med att antingen man är höger, bondeförbundare, folkpartist, sosse eller kommunist, så finns det strängt taget bara ett sätt att regera på. Vilket inte hindrar, att man kan låta planerna flyga högt, även om man måste ta fallskärm och försöka om möjligt komma tillbaka till jorden igen.

ABA:s styrelseordförande, riksdagsman Frans Severin, yttrade vid jubileet härförliden, att det inte finns något som har så mycket på sitt skuldkonto som just flyget, och därför komma amorteringarna i den fredliga odlingens och samfärdselns tjänst även där att bli kännbarare än eljes. Och skall man vara uppriktig måste man nog medge, att flyget hittills mest ställt till djävulskap: gynnat kriget, suddat ut fronterna och ryckt inte bara soldater med vapen i hand utan vårolösa kvinnor och barn in i eländet.

Till det stora fredsprogram för flyget, som redan andra hjärnor skisserat, ansluter

jag mej fullt och helt. Atlantflygfält! Världsomspännande trafik! ABA-flaggan på alla världens flygfält liksom den svenska handelsflaggan i hamnar och på hav!

Men mycket finns även att göra i det inländska luftrummet. Tillkomsten av Norrlandslinjen gläder mej även som norr-länning djupt in i själen, och flyget till Skåne gör att man kanske än en gång får återse "bokars och borgars bördiga bygd" samt gå på Malmö förnämliga stadsteater. Ty hittills har det mest varit restiden som avskräckt. (Och biljettpriset också, sätta: anm.). Det där med norrlandsflyget skulle jag emellertid ta ännu skarpare sikte på. Som tack för att Norrland så gott som ensamt klarat Sverige genom krisen och som en honnör för denna framåtgående landsända.

Från ändstationen skulle alltså småplan utgå, som landade på de stora sjöarna inne i fjället. Det skulle bli lika enkelt att därifrån med jeepbuss åka Kungsleden till Kebnekajse eller Kvikjokk som att ta Kungsgatsbussen till Anglais när man vill luncha. Till alla fjälltoppar skulle man lättvindigt komma med helikopter och därifrån med fallskärm.

Särskilda varietéplan skulle föra oss utanför skattemyndigheternas och restriktionslagarnas räckvidd, och det skulle bli flygande "Teaterbåtar" överallt. Wally skulle jag ha permanent inkallad som min högra hand i flygministeriet. Därjämte en hel del andra galenpannor, ty ett sådant utslag av nepotism kan väl knappast kritiseras.

För att stimulera folkökningen skulle det bli gratis flygtur för alla brudpar med övernattning i Abisko eller Tylösand. Särskilda storkmaskiner skulle komma med barnen, så hrr Runestam och Bagge sluppe den besvärliga sexualutredningen.

Detta och mycket annat, men några av uppslagen måste jag ha kvar, så att jag har något att svara intervjuarna, som naturligtvis kommer att jaga mej i sina reportermaskiner.

— Hur jag skulle finansiera det hela? Ja, det ger jag allt som flyger och far. Har man utan betänkande kunnat finansiera ett världskrig så bör det väl inte vara någon större konst att finansiera ett fredsprogram av denna blygsamma omfattning.

Nu har jag till att börja med skickat Ninstan ner på Spegeln för att hämta så-

na där reklammaskiner, som man delar ut för Örnungar. Och sedan går jag i effektiv träning.

Så ber jag till sist på mina och min skaldebästs vägnar få tacka Flygtidningen för det i mitt tycke mycket vettiga förslaget att utnämna mej till flygminister. Och jag säger som den där värmlandsbonden som skjutsade Karl XV och av högst densamme fick reda på vem han var:

— Stor ära för mej, Ers Majestät, men ännu större för märra!

Tango.



Generaldirektör  
Axel Granholm,  
Stockholm, säger bl. a.:

Jag vill för det första uttala min mening, att vi ej skola hava någon speciell flygminister i Sverige. Landet har att bära stora samhällsliga kostnader — även form av stora skattebördor för stat och kommuner — för det allmänna kommunikationsväsendets utveckling och funktion. Det är då av synnerlig vikt att det är en allt omfattande kommunikationsminister, som med samlad överblick och lika sinne för alla begärande håll skall hava i högsta instansen omsorgen om hur och var de samhälls-ekonomiska insatserna skola göras för hela kommunikationsväsendet och fördelas på dess olika grenar.

Min grundsyn — påverkad måhända av en numera antikverad, allmän sparsamhets-syn — är den att de publika trafikmedien böra vara självförsörjande och självbäriga samt framträda i sin samhällstjänst och konkurrensen med varandra blott med egna ekonomiska krafter parade med egna inneboende trafiktekniska företräden — trafikkanterna sedan till fritt val trafikmedlen emellan.

Mina förhoppningar för det svenska trafikflyget och den samlade organisation det betingar, röra sig om att de skola en gång nå lyckan av en sådan status.

Axel Granholm.



## Beväpning för flygmaskin

Werkzeugmaschinenfabrik Oerlikon  
Bührle & Co.  
Zürich / Schweiz





Hans Ostelius, handelsresande i flygsinne.

Om jag skulle bli flygminister så vore detta en synnerligen följdriktig utveckling. Jag tror dock knappast att jag någonsin kommer att bli det: därför tarvas förmodligen en renodlad ämbetsmannasjäl och av en dylik är jag i total avsaknad. Ej heller är jag karriärpolitiker och för övrigt tror jag att steget från extra tjänsteman till flygminister är väl långt.

Men om jag nu mirabile dictu, entendu, rots allt skulle bli flygminister så är det iöggst sannolikt att jag omedelbart och i ett sammanhang skulle vidtaga en hel del åtgärder av så svepande natur att jag inte finner mig ha anledning avslöja dem på detta stadium.

Säkert är i varje fall att jag skulle se till att min lön bleve så stor att den kunde tjäna till att för samtliga riksdagsmäns räknning prenumerera på alla landets flygidskrifter.

Hans Ostelius.



Torsten Tegnér, klassiskt idrotts-pennskaft av rang, förefaller vara en liten aning skeptisk och vill för säkerhets skull uttala några varningens ord.

### Om jag vore flygminister

så skulle jag veta en hel del om flygning av människor — nu vet jag näst intill ingenting och kan inte ge herr ministern något annat råd än detta: måtte han inte bli för specialiserad, för luftbiten, "too air-minded". Det går så lätt för oss svenskar — i varjehanda ställningar — att bli för specialinriktade. Vi glömmer så lätt att som anglosachsarna "relax", koppla av.

Torsten Tegnér.

\*

Disponent Uno Ranch i Göteborg är verkställande dir. i Taxi-flyg AB, och lämnar här tips för en blivande flygminister.

Först skulle jag se till att våra myndigheter bleve verkligt flygsinnade, varpå jag sedan skulle se till att drivmedel tilldelades vissa större flygklubbar så att civil flygskoleverksamhet åter kan komma i gång. Nu är det alldeles för galet. I hela världen göra de allt för att lära folk att flyga. Bara i gamla Sverige har man synbarligen ännu icke fått upp ögonen för att det kan vara bra att ha litet mer eller mindre flygkunnigt folk i reserv — "om kriget kom-



Disponent Uno Ranch.

mer..." Både England och USA ha haft stora svårigheter att skaffa fram förare i en hast.

Vidare skulle jag se till att hangarhyrorna i Göteborg, Stockholm och Malmö, vilka den 1 februari i år utan vidare höjdes med några hundra procent, omedelbart återginge till tidigare nivå.

Slutligen skulle jag ge Kungl. Väg- och Vattenbyggnadsstyrelsen i uppdrag att omedelbart se till att nedfartsvägen från stora landsvägen till hangaren å Göteborg-Torslanda flygplats omedelbart lagas. Som den nu är, är den rena skandalen. Mindre bilar försvinner helt enkelt i det närmaste i de största hålorna. När det så vackert talas om att man i dessa svåra tider skall spara på de oersättliga bildäcken borde verkligen Kungl. Väg- och Vatten föregå med litet gott exempel genom att laga vägen.

Uno Ranch.

# LINDAHL'S

## Skrädderi och Herrekipering

Startad år 1897

Inneh.: Kapten I. Paulson

Militär- och civilskrädderi  
Konfektion-herrekipering  
Reseffekter

★

Uniformer, mössor och övriga  
ekiperingsartiklar till låga priser

Köpmansgat. 25. Tel. 273, 274

HALMSTAD



## SVENSK ARMÉMOTORCYKEL

modell TV/42

★

Tillverkare:

AB. CYKELFABRIKEN MONARK

V A R B E R G



**AIR MAIL**

TOMORROW'S MAIL TODAY

AMERICAN AIRLINES INC.

Vad man talar om

**I AMERIKAS FLYGVÄRLD****Krigsdepartementet**

meddelar, att det snabbaste bombplan, som byggts i USA — A-26 — nu satts in mot fienden på krigsfronterna. Planet har två motorer på 2.000 hästkrafter. Dess huvuduppgift är att stöja de framryckande markstyrkorna. A-26 är beväpnad med kanoner, kulsprutor och bomber. Planet för enar stor eikraft och stor förmåga att medföra bomber med hög hastighet. Erfarenheten visar, att andra bombplan av denna typ kunna oskadliggöras av snabba jaktplan, men enligt krigsdepartementet är A-26 snabbt nog för att neutralisera denna fartfaktor.

**En amerikansk flygverkstad**

i England har börjat använda en ny apparat för provning av de kvartskristaller, som användas i radioapparaterna för att bibehålla konstant vagnvåg. Det händer ofta att man kan tillvarata kristaller från skadade flygplan, men man har icke kunnat kontrollera om de varit oskadade och kunnat ta vibrationerna ombord. En av verkstadens radiotekniker har nu byggt en apparat, varmed man kan kontrollera kristallernas frekvens och motståndskraft mot skakningar.

**Jaktflygprestation av Liberatorbombar**

Förenta staternas marindepartement tillkännager i ett meddelande hur en marinflygare räddade livet på en större expeditionsstyrka i striderna vid Marianerna i Stilla havet.

Den amerikanska expeditionsstyrkan befann sig knappa 320 km från ön Saipan då ett tvamotorigt jaktplan närmade sig. Den amerikanske kaptenen John F. Muldrow var emellertid inte sen att använda sin tunga Liberator-bombare som jaktplan och lyckades i en otroligt djärv manöver eliminera den hotande faran.

Det var kulspruteskytten midskepps bord som först upptäckte det japanska planet. Kapten Muldrow gjorde omedelbart en brant vinkel med de kraftiga motorerna pådragna för fullt, flög fram under det japanska planet och kom upp strax bakom detsamma. I rån det amerikanska planet öppnade man eld med de grova kulsprutorna på endast 360 meters höjd. Den första salvan satte eld på japanens styrborsmotor. Nästa salva stoppade den andra motorn, varefter planet krossades vid ett misslyckat försök att landa på vattnet och sjönk. Endast stjärten som slets av vid nedslaget blev kvar på vattenytan.

**Flygnytt från USA**

Den högvärdiga flygbensinen har de senaste åren varit föremål för en mängd experiment i Förenta staterna, och amerikanska experter omtala nu att man framställer stora mängder flygbensin som ger ännu högre effekt än den tidigare använda 100-oktan-bensinen. Enligt uppgift le-

vereras redan 500.000 fat av den nya bensinen dagligen till det militära flyget. Inga närmare detaljer ha ännu offentliggjorts, men man vet att det bränsle som senast har tagits i bruk, triptan, har en anmärkningsvärd motståndskraft mot för tidig tändning vid kompression.

Standard Oil har nyligen i New Jersey invigt en ny anläggning, speciellt avsedd för provning av motorbränsle. Man framhöll i samband med invigningen den betydelse bränslet har för att bringa ned vikten hos ett flygplan. Man har redan genom nya högvärda bränslesorter kunnat minska planetens flygvikt så mycket att det motsvarar en reduktion av motorns vikt med mellan 40 och 50 procent.

**Curtiss SB2C Helldiver**

har fått sina tidigare 4 st. 12,7 mm fasta akan i vingarna utbytta mot 2 st. 20 mm akan.

**"Lönnfröet"**

Air Technical Service Command har nyligen demonstrerat en apparat för nedkastande av last från flygplan. Den saknar fallskärm eller liknande anordning och är konstruerad som ett lönnfrö med dettas typiska vinge. Den roterar sålunda på samma sätt som ett lönnfrö, när det faller till marken. Den del, som motsvarar frukten är utformad som en dosa av pressat material. Den tager en last av c:a 30 kg. Vingen är av trä. Hela apparaten är c:a 1,6 m lång. Fallhastigheten är obetydligt högre än en fallskärms. Å andra sidan driver den icke lika mycket med vinden som en fallskärm.

**Pan American Airways**

meddelar att flygtrafiken kommer att återupptagas på sträckan Miami (Florida) — San Juan (Porto Rico)—Port of Spain (Trinidad) — Belem (Brasilien) — Natal (Brasilien)—Monrovia (Liberia)—Léopoldville (Belgiska Kongo). Som bekant har P. A. A. tillstånd att flyga denna linje sedan september 1941.

**"Svarta änkan" består provet**

Provflygaren Johnny Leyers som gjort arméflygare förtrogna med det nya jakt-

planet "Black Widow" ("Svarta änkan") berättade i radio härom dagen något om planetens egenskaper.

Meyers förklarade att det nya jaktplanet var det mest tillförlitliga flygplan som han någonsin flugit. Det kan starta i mörker eller dåligt väder med relativt låg hastighet och behöver ytterst liten start- och landningssträcka. Planet är synnerligen snabbt trots att det väger lika mycket som ett medeltungt bombplan och betydligt mer än ett fullastat trafikplan.

Trots att "Black Widow" hittills endast varit i aktion en kort tid har det vunnit många segrar i strider mot de bästa japanska och tyska jaktplanen. I Frankrike användes det som nattjaktplan och det har varit med om att skjuta ned flygande bomber över Engelska kanalen.

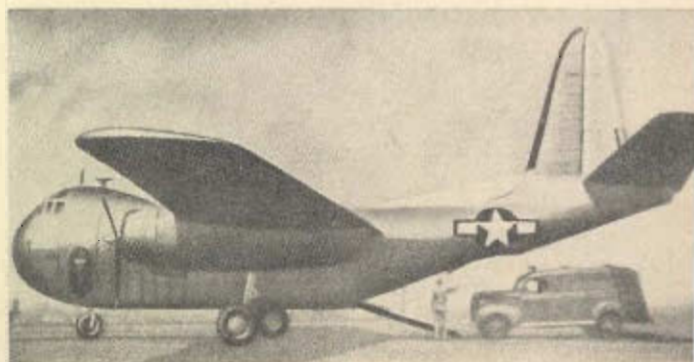
**US Army Air Force**

framlägger i en rapport, att 11.000 mar inom vapnet förolyckats inom USA sedan krigsutbrottet. De flesta av dem hade aldrig varit ute vid fronten. Rapporten innehöll för övrigt: antalet flygtimmar uppgick till 76.780.000, antalet lyckligt utbildade flygförare och besättningsmän utgjorde 226.346.

Ytterligare siffror, som kunna vara av intresse äro: förluster 72.000 man och 14.600 flygplan i strid. 5.300 man och 9.900 flygplan ha gott förlorade på annat sätt på främmande botten, där primitiva flygfält trötthet, improvisation och försliten materiel bli orsak till höga förluster. En miljon ton bomber ha fällts. Miljonen passerades vid ett anfall mot Leunawerke 21 september i år. Sammanlagt ha 27.000 fiendliga plan förstörts, 6.000 ha förmodligen förstörts och 10.000 ha skadats. Detta enligt uppgifter av AAF, som utanför USA räknar 1.082.000 man med 48.000 strids- och tjänsteflygplan i luften.

**Mustang P-51 D**

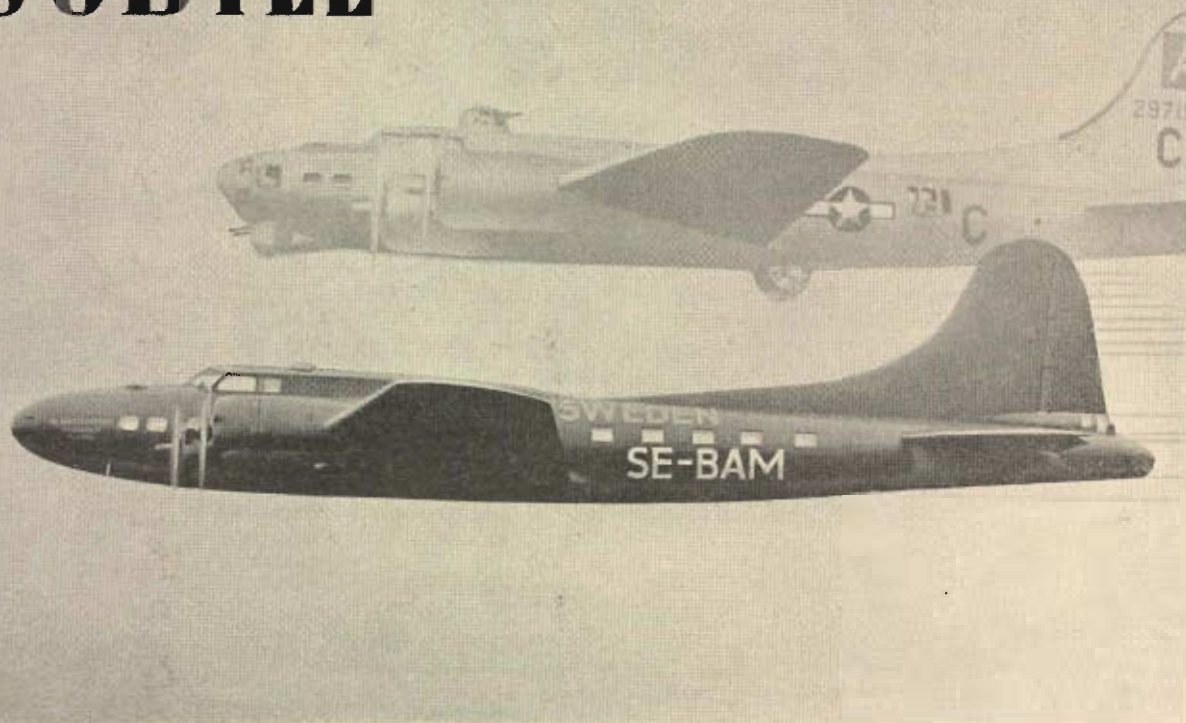
med Merlin 68 har tidigare försetts med strömlinjeformad huv över förarplatser. Huv har emellertid minskat kursstabiliteten så allvarligt, att en utbyggnad mellan fenans framkant och flygkroppens översida har blivit nödvändig. Stjärtpartiet ha därigenom fått ett utseende snarlikt de å B-17 Fortress. Yankee.



Vad sägs om Budd's nya, originella transportflygplan?



# SVÄRDET SOM BLEV PLOGBILL



Det är svårt att smida plogbillar av svärd, men det är ännu svårare att förvandla ett av vår tids mest komplicerade krigsredskap till ett medel för fredlig gärning.

Ett bombplan och ett trafikplan ha knappast mer än den yttre formen gemensam. SAAB:s ingenjörer och arbetare i intimt samarbete med Aero transports tekniska ledning hade därför löst ett svårt problem när de amerikanska "Flygande Fästningarna" levererades efter fullbordad ombyggnad.

*SAAB rustar för freden*





# Friska fläktar på KSAKs årsmöte

Bästa verksamhetsåret hittills. - Större statsanslag behövs till segelflyget.  
Motorsportflyget får ej glömmas. - Modellflygets nya organisation skjuter fart.



KUNGLIGA SVENSKA AEROKLUBBEN kunde se tillbaka på en ovanligt framgångsrik verksamhetsperiod, när styrelse och valda ombud för klubbarna landet runt samlades till årsmöte den 25 november. Allt som allt utgjordes den representativa skaran av ett 50-tal personer. Från SFT deltog dir. Bjurhovd, chefred. Göst och stockholmsredaktören Folke Moberg.

Årsberättelsen bjöd på idel glädjande meddelanden om framgångar på alla verksamhetsområden, och det säger sig självt, att en sådan årsredogörelse kunde antagas med acklamation. HKH Prins Gustaf Adolf, som med kraft och elegans ledde förhandlingarna, hade därför bara att slå klubbarnas bordet.

På samma sätt blevo styrelseledamöterna i tur och ordning omvalda. Något friskt blod tillfördes dock den utvalda samligen genom inval av civiling. L. Svedberg, ordförande i landets största och framgångsrikaste klubb, samt vävingenjör Bengtsson från Gotland.

Det var egentligen först, när de inkomna motionerna skulle behandlas, som det blev "liv i luckan". Här fick Gustaf Adolf tillfälle att visa sig som den verkligt suveräne mötesledaren.

Rekordmotionärerna i Norrköping — konsul Birger Månsson assisterad av red. "Eggen" Gustafsson och adv. Halvorsen — hade liksom Stockholms Flygklubb begärt förnyad utredning om understöd till det privata motorflyget.

Den temperamentsfulle Mac Hamilton var här liksom vid upprepade tillfällen senare i aktion och ställde frågan på sin spets: Är KSAK:s uppgifter endast modellflyg och segelflyg?

Överste K. J. A. Silfverberg varnade för en utredning. "Den som gapar efter mycket, mister ofta hela stycket". För sin del ansåg han, att det nuvarande statsanslaget om en halv miljon vore väl högt i förhållande till skytterörelsens och övriga ideella föreningars anslag. Den uppfattningen väckte dock ingen entusiasm bland de församlade, som däremot togo fasta på Silfverbergs krav, att målflygningarna skulle bibehållas i viss utsträckning även i fortsättningen, och att därvid klubbarna skola tillgodoseas före trafikföretagen.

Överste af Uhr, ordföranden i KSAKs verkställande utskott, lovade sätta igång en förberedande utredning, som sedan vid lämpligt tillfälle kan lämnas till statsmakterna. Konsul Månsson framhöll, att landsorten har en annan syn på saken än KSAK om topporganisation, och Mac Ha-

milton påpekade, att flygvapnets och trafikflygets många representanter i högsta ledningen ej hade den rätta förståelsen för sportflyget. Kalle Svänsson bad alla goda makter förskona utredningen från statligt inslag, medan Rotsman, Linköping, understök behövet av en stark landsortsrepresentation.

Red. Gustafsson begärde i en replik till överste Silfverberg, att KSAKs utredning skulle poängtera motorflygets mycket stora värde, när det gäller att skapa en flygsinnad nation.

Enhälligt beslöt årsmötet därpå att ordna ett motorflygärtning i början av nästa år. Då blir det säkert många nya hårda duster — allt till sportflygets fromma!

Göteborgarna och stockholmarna hade i en motion begärt lägre hangaravgifter för ideell flygverksamhet. Här fick Mac Hamilton åter visa sig på styva linan — denna gång i en debatt med Brommachefen Bertil Florman, som inte ville bli utmålade som sportflygets fiende nr 1. Mac Hamilton efterlyste mera friskt blod och oförvillade krafter i KSAKs utredningar.

För att försöka få en bättring till stånd skall KSAK gå in till Väg och Vatten med en framställning om byggande av mindre hangarbyggnader för sportflygets behov.

Men det var inte endast motorflygets problem som diskuterades, även om dessa syntes särskilt brännande och svårösta. Segelflyget fick också sin beskärda del. Norrköping ville ha ändrade grunder för utgående av statsunderstöd, och Halle-Hunnbergs Flygklubb var särskilt angelägen om förbilligande av materialen. Motionärernas talan fördes av Eggen Gustafsson och ing. Petsäll, som efterlyste största uppmärksamhet och intresse från segelflygkommitténs sida samt ville påskynda dess arbete.

Försäkringsavgifterna voro också på tapeten, och mången trodde kanske, att försäkringsbolagen skära guld i de fattiga klubbarnas ryggar. Kapten Bertil Odén från Fylgia måste tillgripa statistiken för att bevisa, att ingen som helst förtjänst uppstått på privatflygets försäkringar. Således har skadeprocenten under de tre senaste åren utgjort 100 % av motorflygets och 95—98 % av segelflygets försäkringsavgifter, trots att inga administrationskostnader inräknats. Byråchef Norlin förklarade, att läget för Nordiska Poolen i dess helhet var ännu ofördelaktigare.

Gösta-representanterna ville ha rättvisare fördelning av försäkringspremierna, d. v. s. i proportion till antalet flygtimmar. Kapten Odén meddelade till odelad belåtenhet, att Fylgia skall gå in för bonus-systemet liksom i fråga om bilförsäkringar, så att man får sänkning av premien efter skadefrihet.

Storm i ett vattenglas skulle man kunna rubricera den stora diskussion, som uppstod kring Norrköpings motion om slopande av inträdesavgift vid förflyttning till ny klubb inom KSAK. Här fördes alla möjliga patentlösningar till togs.

Den statistiska hedesriddaren "Kalle med ä" bevisade matematiskt med hjälp av sin räknesticka, att ett slopande av inträdesavgiften, som är till för att täcka administrationskostnaderna vid nyinskrivningen, måste förorsaka höjning av årsavgiften.

Flygdirektör N. Söderberg, Västerås, meddelade, att hans flygklubb inte alls har någon inträdesavgift men klarat sig bra ändå. Ivar Andersson berättade, att Aeroklubben i Skåne gärna tar emot medlemmar från andra klubbar och låter dem flyga utan både inträdes- och årsavgift. Direktorsanslutne ing. Nordensuahn betraktade inträdesavgifterna endast som ett hövligt sätt att pungslå folk på pengar men förordade extra betalning för klubbmärket.

Mest helhjärtade inlägget kom från klubbentusiasterna Gösta Forsslund, Gävlebygden: "Jag blir så glad, varje gång vi få en ny medlem, att jag gärna tar av mig min egen klubbnal och sätter den i hans kavaj." Rätt talat!

En fråga från Skåne "beträffande principen vid fördelning av anslag till förnyelse av material" behandlades i ett utförligt svar av segelflygets chefsinstruktör Gidde Karlsson — som alltid klart och redigt.

Västerbergslagens Flygklubb framförde genom civilingenjör U. Lamm ett mycket förnuftigt förslag om att modellflygets byggläda skulle få sitt arbete inräknat i arbetstiden för diplompremie med 100 %, då de äro moraliskt och tekniskt lika berättigade härtill som de grabbar, vilka delta i segelflygbygget. Överste H. Enell lovade försöka realisera dalkarlarnas goda förslag.

Till de förnuftiga inläggen, som man hoppas skall leda till positivt resultat, hörde också Ivar Anderssons förordande av högvärdiga segelflygplan (även med dubbelkommando!) åt klubbarna och Gösta Forsslunds hemställan om att oundgängligen nödvändiga instruktörer skulle slippa militärinkallelser under själva segelflygsäsongen.

Därmed var en livlig och impulsgivande diskussion till ända, och det återstod endast att utdela KSAKs utmärkelsestecken, vilka tilldelats disponent A. Splykman (guld), dir. G. af Ekenstam (silver) och tandläkare S. Lundgren (brons), samt ett stort antal priser till förtjänta segelflygare och modellflygare.

En värdig avslutning på det lyckade årsmötet bildade den fest på Sportpalatset, där flygvapenchefen general Nordenskiöld presiderade och ABA-chefen Carl Florman fritt kåserade om trafikflyget efter freden på sitt speciella fångslande sätt.



# ATLANTFLYGFÄLTET måste nu bli verklighet

## Raketstart och propellerbroms — fantasi eller framtidslösningar

De sista dagarna av november bjöd i viss mån på en sensation: den stora flygplatsutredningen har slutfört första etappen i sitt omfattande arbete — utredningen om atlantflygfält — och framlagt resultatet i ett förslag, som går ut på att en atlantflyghamn snarast möjligt bör anläggas "i närheten av Stockholm".

Så långt är allt gott och väl, och man bör ge flygplatsutredningen ett erkännande för detta principiellt välvilliga ställningstagande i positiv riktning.

Vad återigen utredningens resultat i övrigt beträffar, så råder mycket delade meningar om lämpligheten av den placering av fältet, som föreslagits. Men något annat var kanske heller inte att vänta.

Från sakkunnigt flyghåll har mycket stark kritik riktats mot såväl utredningskommitténs sammansättning som dess arbetsmetoder. Inte minst har man anmärkt på de många och långa resor med ty åtföljande representationsluncher, -middagar o. -supéer, som företagits till alla delar av landet för att studera flygplatsfrågan på olika håll.

För vår del skulle vi emellertid vilja påstå, att just dessa resor voro nödvändiga som förberedande åtgärd för att över huvud taget ge den heterogena samlings utredningsledamöter det mått av flygsinne, som är nödvändigt för att komma till positiva resultat i denna livsviktiga fråga.

Med hänsyn till den nädiga tågordningen ifråga om parlamentariska kommittéers betänkanden måste man nog också betrakta det som ovanligt raskt marscherat, när utredningen nu framlagt sitt första resultat. Om detta också inte bjuder på någon idealösning, så får man dock inte misströsta utan hoppas på än bättre resultat i fortsättningen.

Som bekant har ett flertal olika förslag ventilerats, och själva semifinalen i striden om atlantflygfältets placering stod mellan Väsby, Grillby, Skå-Edeby och Kafjärden. Sedan de två senare alternativen utslagits på grund av för små utvecklingsmöjligheter resp. för stort avstånd från huvudstaden återstod alltså Väsby och Grillby i finalen.

Här blev utredningens resultat inte riktigt enigt. Medan politikerna röstade på Grillby intill Enköping — 71 kilometer från Stockholm — uttalade sig de verkligt sakkunniga i en reservation för Väsby, som ligger hela fyra mil närmare huvudstaden. Och nu väntar frågan endast på sitt avgörande i riksdagen.

Då denna fråga måste anses vara av största vikt för Sveriges möjligheter att hävda sig i den internationella flygtrafiken, har Svensk Flygtidning besökt en av reservanterna, byråchefen Ljungberg i Väg- och Vattenbyggnadsstyrelsen, och i fortsättningen offentliggöra vi hans syn på saken.

### Byråchefen Ljungberg uttalar sig för SFT om flygplatsutredningen



— Jag anser, att huvudvikten i denna fråga bör läggas på att få fram en flygplats, som på lång sikt bringar mera glädje för landet.

Bromma-fältet skall få ännu en stationsbyggnad och en eller två hangarer till, men sedan är det absolut fullbelagt. När fredstrafiken därför på allvar kommer igång, uppstår ett behov av ännu ett flygfält i omedelbar närhet, där en stor del av trafikplanen kunna landa. Atlantflygfältet bör alltså ligga så nära Stockholm som möjligt för att kunna användas även för europeisk trafik.

En av de viktigaste anledningarna till att utredningens majoritet stannade för Grillbyförslaget är säkert, att fältet vid Enköping enligt de preliminära beräkningarna skulle ställa sig trettio miljoner kronor billigare. Det är för all del ingen spottstyver, och kanske ha herrar riksdagsmän vid sitt ställningstagande dominerats av ansvaret inför "sin urgamla rätt att sig själva — och folket i övrigt — beskatta".

Men å andra sidan får man inte i denna livsviktiga framtidsfråga stirra sig blind på en preliminär uppskattning av kostnaderna. Vem vet förresten, vilka dolda kostnader som äro förenade med Grillby-alternativet? Svåra kommunikationer till Stockholm och andra dyrlara anläggningar ha redan framkännt i debatten.

Den största svårigheten vid planerandet av atlantflygfältet har utan tvivel varit de oerhörda långa start- och landningsbanor, med vilka man måst kalkylera.

— Behövs då verkligen så långa banor? Den frågan kan egentligen ingens besvara. Redan för åtskilliga år sedan sades det: Nu ha vi nått maximum! Men detta önsketänkande har tyvärr ännu ej besannat sig.

För att vara på den säkra sidan har man därför i de allmänna premisserna i denna fråga kalkylerat med ända upp till 4500—5000 meter som önskvärda banlängder. Denna siffra har emellertid tagits under omprövning, och för min del, säger byråchef Ljungberg, har jag av luftfartsinspektör Ångström från USA helt nyligen fått

sådana besked, att jag kunnat förorda Väsby, där man kan få ut 4200 meter på en bana och 4100 på en annan, vilket bör anses såsom tillräckligt för framtida behov.

De större banlängderna ha motiverats av utvecklingen i riktning mot allt högre flygvikter. Planens stigningsegenskaper och möjlighet av att snabbt få upp hög hastighet betyder därvid lika mycket som goda landningsmöjligheter. Utredningen har — för att vara på den säkra sidan — räknat med ända upp till 80 ton flygvikt. Undergrunden är också både för Väsby- och Grillbyfältet godtagbar för dessa vikter.

Vad starten beträffar, så hävdar den svenska expertisen, att ett plan, som ej kan starta på 4000 meter, blir så svårmanövrerat, att det ej är användbart som trafikplan.

— Kan man då inte tänka sig tekniska framsteg i fråga om startförfarandet såsom raketstart eller katapult? Mycket möjligt! Där är man dock inne på ett område, som i viss mån tangerar fantasi och gissningar. Planet måste emellertid under alla förhållanden ned på marken, varför vi kanske ändå inte komma ifrån de långa banorna.

— Men propellerbromsen, är inte det en tänkbar lösning för att kunna gå ned på kortare sträckor? Givetvis! Men även om de tekniska anordningarna skulle slå slint, måste man ur säkerhetssynpunkt räkna med möjlighet att ta sig ned.

Situationen är densamma i alla länder som i Sverige: det är svårt att få stora fält i närheten av städerna. I utlandet tillmåter man emellertid avståndet från stadscentrum mycket större betydelse och skyr därför inga kostnader för att få till stånd bästa möjliga placering.

Till slut meddelar byråchefen Ljungberg, att en amerikansk flygplatsexpert, Mr Biggers, är på väg hit efter inbjudan av ABA och SILA samt med tillstyrkan av luftfartsmyndigheten. Hans ståndpunkt bör naturligtvis avvaktas, innan man tar definitiv ställning till frågan om atlantflygplatsens placering.

Det åvilar nu riksdagen att fatta den avgörande ståndpunkten. För vår del anse vi det viktigaste vara, att den omdiskuterade storflygplatsen över huvud taget kommer till! På den punkten har också utredningen varit glädjande enig.

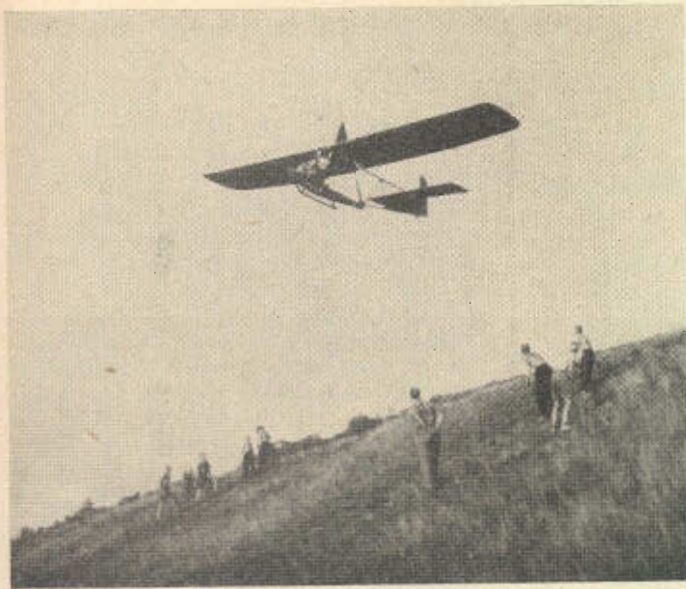
Önskvärt är också, att man nu ej ser på de trettio miljonerna utan får ett fält i omedelbar närhet av Stockholm. Om tio år ha vi förresten kanske behov av båda fälten! De pengar, som skiljer Väsby från Grillby-alternativet kan man säkert få igen i längden.

Hela Sverige, ja hela världen väntar på myndigheternas beslut. Skall det kunna sägas om våra styrande, att de visade framsynthet och handlingskraft — eller skall historiens dom falla över dem som reaktionära bakåttävare?!

(Intervjuare: Bjurhovd. Lyssnare: Göst.)



# Är segelflygningen farlig?



## NEJ - SVARAR

### CHEFSINSTRUKTÖR J. G. KARLSSON

i en statistisk översikt

Glid- och segelflygningens tjuvning måste fascinerar varje sund människa.

"Jag skulle då aldrig våga segelflyga", är det omdöme man ofta får höra, så snart segelflygning kommer på tal. "Det ser ju så kusligt ut." Skönheten och tjuvningen i segelflygplanens eleganta flykt uppskattas tydligen inte av alla. Ostelius har nog ganska rätt, när han påstår, att svenska folket ännu inte blivit "flygsinnat".

Lyckligtvis är den misstänksamma eller rent negativa inställningen till segelflygning och flyg över huvud taget tämligen begränsad till den äldre generationen. Ungdomen har större förståelse för flygningen och inser dess tjuvning.

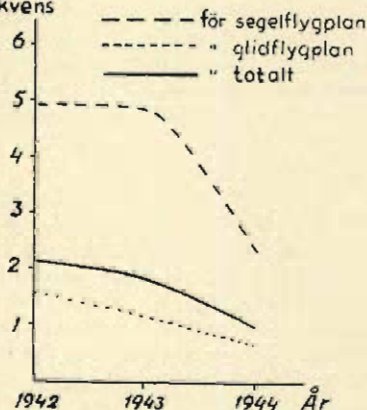
Ett sorgligt och obestridligt faktum är emellertid, att föräldrarna många gånger hindra sina söner och döttrar att ge sig flygningen och vad som då ligger närmast till — segelflygningen — i våld. Orsaken till denna föräldrarnas hållning är nog att de fått för sig, att det är farligt att segelflyga. Att denna missuppfattning blivit så utbredd, beror i sin tur mycket på den svenska dagspressen.

Vår svenska segelflygsport har de senaste åren omfattats med stort intresse från pressens sida och därigenom erhållit en glädjande publicitet. Å andra sidan söker pressen med feta rubriker på löpsedlarna skapa sensation av minsta haveri eller olyckstillbud inom segelflyget. Att den inträffade malören kanske inte varit av allvarligare art än en lidrig trafikolycka, som knappast skulle omnämnas i tidningen, spelar mindre roll för herrar journalister.

Så stod det exempelvis i vintras på en huvudstadstidnings löpsedel: "Segelflygplan störtar på bangård". Sanningen bakom detta uppseendeväckande budskap var följande: Vid glidflygskolning vid en av våra landsortklubbar hade en elev lyckats bedöma så mycket för kort vid landningen, att han med hela ekipaget hamnade på en utskjutande pir (flygningen bedrevs nämligen på isen) i närheten av landningsplat-

sen. Och där hade han då kolliderat med en järnvägsvagn. Flygplanet skadades, men föraren var fullkomligt oskadd. Händelsen är i och för sig otrevlig, men är dock inte av sådan betydelse, att den bör åstadkomma jätterubriker i tidningarna eller basneras ut i radion över hela landet.

Haverifrekvens (%)



Hur pass "farligt" det är att segelflyga kan här visas i statistisk form. Under senaste verksamhetsårsingen inom det civila segelflyget 1/1—30/9 1944 har utförts 46.954 starter, därav med segelflygplan 9.321 och med glidflygplan 37.633 starter. Haverier ha inträffat i 48 fall, därav med segelflygplan 21 och med glidflygplan 27.

Detta exempel skulle kunna mångfaldigas. Haverifrekvensen utgör nästan jämnt 1% av antalet starter. Den är för segelflygplan 2,3% och för glidflygplan 0,7% — alltså mindre än en på tusen.

Av intresse kan vara att på vidstående tabell studera huru denna haverifrekvens sjunkit. Man kan således konstatera att det blir allt säkrare att segelflyga. Orsaken härtill är givetvis att instruktörspersonalen nu börjar få erforderlig rutin och att flygklubbarna blivit inkörda på den materiel, som användes.

I samband med segelflygning inträffa mycket sällan personskador. Under 1944 (1/1—30/9) ha endast 8 personskador inträffat, och av dessa har endast en varit av allvarligare beskaffenhet, varvid eleven råkat ut för arm- och benbrott. Men kan emellertid fråga sig, vad som kan inträffa, när man vid 47.000 olika tillfällen beger sig ut på promenad, vilket väl motsvarar det antal promenader, som en normal människa gör under drygt 30 år. De lömska faror, som därvid hota den oskyldige vandraren i form av bil- och cykeldrullar, nedfallande takpannor och vårdslöst bortkastade bananskal (under den gamla goda tiden!) kräva också sin tribut. Det skvallrar tidningarnas olyckskrönikor dagligen om.

Jag vill härmed inte påstå, att det är lika ofarligt att segelflyga i luften som att gå på marken, men jag tror, att man kommer sanningen ganska nära, om man säger, att det inte är mycket farligare.

Låt alltså inte fruktan för inbillade olycksfallsrisker avhålla Er från att själva ge Er den härliga segelflygsporten i våld, och här Ni ansvar för en son eller dotter, så låt dem komma med i segelflygargänget. 47.000 starter för hela landet på nio månader är, trots den ökning det innebär, en futtigt liten siffra. Låt oss sikta mot halva miljonen starter per år!

## LULEÅ SPEDITIONS A.-B.

Auktoriserade Skeppsklarare, Speditörer & Assuransagenter

Tel.: 1802 Interurbana  
1801 Expeditionen  
1601 Resebyrå  
Telegramadr.: Luleåsped.

Ombud i Luleå för:

STOCKHOLMS REDERI A.-B. SVEA, Stockholm, samtliga linjer.  
REDERI-AKTIEBOLAGET SVENSKA LLOYD, Göteborg.  
ANGFARTYGS AKTIEBOLAGET GÖTA KANAL, Göteborg.  
H. M. GEHROCKENS, Hamburg m. fl. rederier.

Passagerarombud för: Svenska Amerika Linien och Svenska Orientlinien, Göteborg.  
A.-B. Aerotransport ABA — Swedish Air Lines.

## RESEBYRÅ

i samarbete med A.-B. NORDISK RESEBUREAU, STATENS JÄRNVÄGAR och NORRBOTTENS LÄNS TURISTFÖRENING.

Genomfrakttäckna allt slags gods från alla svenska och de flesta utländska hamnar till alla platser i övre Norrland. — Ombesörja alla slags speditiönsuppdrag samt upplagringar av gods i egna stora, rymfliga magasin.

VID PLANERANDE AV REKREATIONS- & SEMESTERRESOR RADFRAGA VAR RESEBYRÅ.



# Sensationellt SFT-erbjudande

## Vem vinner "slutspurten 1944"?

### SVENSK FLYGTIDNINGs ombud lär en eggande chans till utlandsflygning

I pressläggningsögonblicket meddelar vår Malmökorrespondent att SVENSK FLYGTIDNING beslutat att första priset i deras tävlan i prenumerantanskaffning för ombuden skall bli en flygbiljett till utlandet så snart förhållandena det medgiver.

På vår förfrågan hos SVENSK FLYGTIDNINGs chefred. som befinner sig på resa i Stockholmstrakten bekräftar han att tidningens stora ombudstävlan "slutspurten 1944" kommer att ha en utlandsbiljett som första pris, en sporre som utan tvivel kommer att egga samtliga ombud till kraft-

prestationer. En del andra trevliga pris kommer att utdelas till dem som kommer närmast i tur.

Grundförutsättning för att få delta är att vederbörande skaffat fem nya ombud räknat från den 1/10. Den som skaffat högsta antalet därtöver får alltså så fort sig göra låter företa en utlandsresa.

### Västkustombuden säkra på lag- seger

Vid en intervju med en del av SVENSK FLYGTIDNINGs ombud på olika håll i landet visar det sig att man allmänt tippar att ett västkustombud kommer att avgå med segern. För att ytterligare markera denna

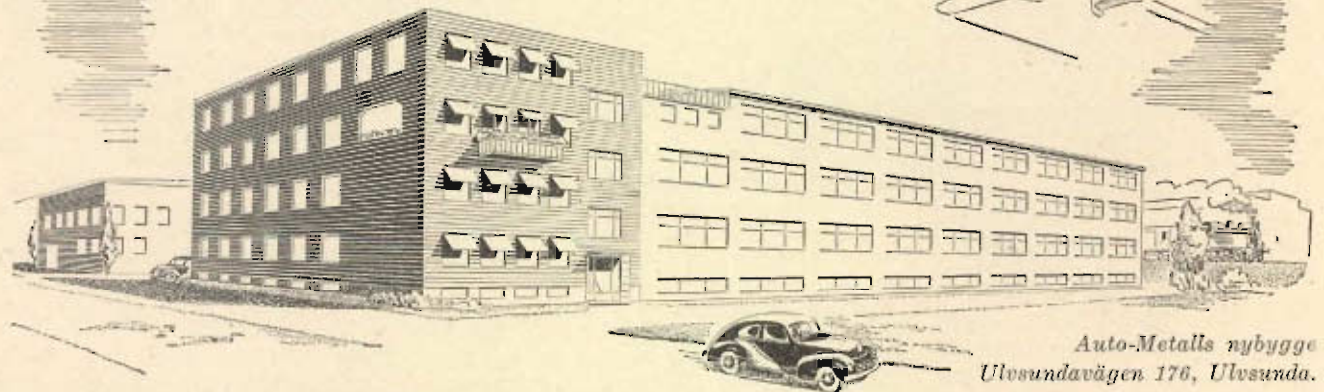
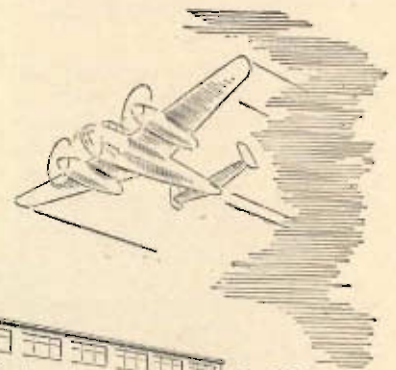
landsändas totala flygöverlägsenhet evad det gäller det omskrivna "flygsinnet" kommer man också att försöka ta hem en överlägsen lagseger.

### Nya ombud får delta!

SVENSK FLYGTIDNING låter meddela att nya ombud antagas och kunna vara med i "slutspurten 1944". Det gäller alltså att skriva till tidningen och anmäla sig — ju förr desto hellre.

Ombudsvillkoren är för övrigt synnerligen förmånliga. Var och en kan här skaffa sig en god extrafortjänst genom att samla prenumeranter för Sveriges populära flygtidning, som under nästa år kommer att gå ytterligare framåt.

*Från hantverk till  
modern industri...*



Auto-Metalls nybygge  
Ulvsundavägen 176, Ulvsunda.

**Vår nya fabrik i Ulvsunda står redo!**

Den väldiga utveckling, som Auto-Metalls verksamhet undergått sedan den blygsamma starten för 30 år sedan, har nödvändiggjort uppförandet av ett nytt hypermodernt fabrikskomplex i Ulvsunda. Med en betydligt utvidgad maskinpark och en erkänt skicklig arbetarstam äro vi nu rustade för beställningar av en helt annan storleksordning än tidigare, vare sig det gäller kylare av alla slag, packningar, metall- eller pressningsarbeten.

# AUTO metall

**A.B. AUTO-METALLFABRIK • Ulvsunda. Tel. 282695 (växel)**



# Det ligger i LUFTEN



Robert Taylor är numera flyglärare i amerikanska marinen meddelas från USA. I det sammanhanget må citeras vad kåsösen "Käringen mot strömmen" i V.-J. skriver om framtiden när alla skall flyga:

"Sickna små rara reseminnen folk ska få då. Att stewardessen mellan Stockholm och Kairo är blond och har snygga ben medan stewardessen mellan London och Nairobi inte är något vidare. Att det är lygens att få en kall vichyvatten mellan Paris och Florida och lagom för en tupplur mellan Oslo och Reykjavik. Att det är grodigt här och molnigt där och kallare högre upp än längre ner. Att alla piloter ser likadana ut med Clark Gable i blicken."

Hans Ostellus har fått på huden på sina håll och fått lukta på sanningen i ordspråket att ingen är profet i sitt fädernesland. Själv lär han väl försvara sig med att han har hela världen till hemland — trots detta spårar man dock en fullt märkbar svensk brytning i hans tal.

Svenska folkets flygsinne är det inget fel på — felet ligger någon annanstans menar en arg insändare i Aftonbladet. Ungdomar söker sig i massor till flygvapnet för att finna att de ej kunna få flygutbildning på grund av orsaker som icke ligger hos dem själva utan någonstans högre upp. Det är ju dock vingarna som skall sporra.

ÖB, general Jung, har i ett märkligt tal fastslagit att svenskt luftförsvar hänger på jaktflyget. Han berörde i detta sammanhang vårt luftvärns utveckling; bl. a. att Norrköping var den första stad som skaffade eget luftvärn tack vare privat initiativ. 1936 års riksdag hade nämligen glömt bort denna detalj ifråga om uppställningen! Det är ett föga grant betyg ÖB här ger de sakkunnigas förutseende ifråga om flygets utveckling — trots att det fanns röster som varnade redan då. Jaktflygets betydelse i framtidens försvar påpekas nu av många — kanske kommer de om 20 år att citera Skrifvens ord: — Hör rösten av en som ropar i öknen —.

Flygkonferensen i Chicago har kommit i skymundan för krigshändelserna. Förhandlingarna gav dock en hel del högst intressanta inblickar i fredsflygets utveckling som betänkligt mycket tycks bli avhängig av den storpolitiska utvecklingen. Stor bestörtning uppstod när Sovjet i sista minuten vägrade deltaga. För att camouflera politiska intriger skyndade man sig dock att släta över det hela.

Ett internationellt organ för avgörande av internationella flygfrågor föreslogs på konferensen och genast blev det stopp i förhandlingarna. London och Washington åkte i luven på varandra — Moskva kunde som nämnt icke blanda sig i leken utan nöjde sig med att i bakgrunden avvakta

vem som tar hem potten i första ronden — framtidsperspektiv?

Biträdande utrikesminister Berle fastslog att USA icke ännade tillåta inskränkningar i trafiken på linjer som trafikeras av amerikanska bolag. Efterkrigstrafiken bör icke uppdelas till förmån för länder som tekniskt står efter Amerika.

President Roosevelts budskap till konferensen inneslöt även denna passus:

— Låt oss med erkännande av alla nationers suveränitet och juridiska jämlikhet samarbeta så att luften kan utnyttjas av mänskligheten till mänsklighetens tjänst.

Det förefaller högst tveklaktigt om utländska trafikplan skall få passera ryskt område efter kriget. Ryssland förefaller alltså även i fortsättningen att bli "de stängda portarnas land" men kanske endast under den återuppbyggnad som kommer att ske.

Latinamerikanska blocket, 19 stater, protesterade mot att ett exekutivt organ i det internationella flygrådet skulle utses enbart bland stormakterna och hotar att lämna konferensen.

"Midnattsol-flygbolaget" kallas det amerikanska storbolag som skall trafikera Norra Europa fram till Moskva från USA. Midnight-Sun-Airline:s direktör, Fred Melchier, har uttalat vissa bekymmer för att de svenska taxorna på USA skall bli lägre än de amerikanska. Han meddelade samtidigt att de tre nordiska länderna gemensamt skall trafikera Atlanten. USA önskar icke ha tre skandinaviska linjer som konkurrera med de amerikanska. Vi tro att vi här i Norden ej skall ha lika svårt att samsas som de stora däröver. Enade vi stå, söndrade vi falla....

Aderton nationer lekte nyligen luftfartskonferens i mindre skala på Berns i Stockholm där KSAK och Internationella Klubben arrangerat flygarmiddag. Mr Redpath, teknisk expert i Western Airlines siade bl. a. att stockholmaren kommer säkert att om några år ta sin egen autogiro när han skall till Saltsjöbaden på weekend, och flygfälten måste bli attraktiva, där skall finnas förstklassiga restauranger och barer som lockar dit folk. Och i små länder som t. ex. Sverige, där folket ännu inte är tillräckligt "airminded", måste staten bidra med hjälp till flygklubbarna i olika former.

Det sista låter bra — men det var ju en utlänning som sa' det — eller få vi hoppas...?

Grillby utanför Enköping fick majoriteten av flygplatskommitténs röster. En förgrymmad opinion efterlyser på grund härav vederbörandes flygsinne. Grillby kommer att bli dyrt på grund av utbyggnad av vägar och järnvägen — en flyg-

plats bör inte ligga mer än 30 km från staden påpekas också från utländskt fackmannahåll. Flygplatskommittén slog nytt svenskt rekord ifråga om kommitténs snabbhet — men förtoget man sig?

I propellerströmmen kommer så der "långskäggiga" historien om chefen vid ett flygförband som frågade om någon frivilligt ville anmäla sig att hoppa från en flygmaskin på 500 meters höjd. Efter en stunds tvekan stego två män — förmodligen flottiljens modigaste — fram. Den ene var sotare i det civila och den andre plåtslagare. Båda hade ingenting mot att hoppa, men undrade om inte höjden kunde minskas till 250 meter.

— Omöjligt, svara chefen. Då hinner inte fallskärmen veckla ut sej. Det vore rena döden.

— Fallskärm, sa dom båda på en gång. Va' de' me' fallskärm? Jaså, de förändrade saken...  
*Mr Magnus.*

## FLYGETS INKÖPSKÄLLOR

### BRANDREDSKAP

GÖTEBORG: Svenska Total AB, Nederlaget, Skeppsbron 3, tel. 11 44 22.

### HATTAR och MÖSSOR

GÖTEBORG: A. Ohlssons Mössfabrik, Torggatan 9, tel. 13 75 73.

### HERREKIPERING

MALMÖ: Thor G. Andersson, Lundavägen 42 B. Tel. 157 37.

ÖSTERSUND: AB J. O. Westvall, Prästgatan 37, tel. 1952.

### JÄRNHANDLARE

ÖSTERSUND: Sten Bergholms Järnhandel AB, vid Gustaf III:s torg, tel. 1618, 2646.

### MOTORCYKLAR och RESERVDELAR

GÖTEBORG: Motorfirma Malte Blom AB, Odinsplatsen 2, tel. 15 64 37, 15 64 43, 15 64 47.

### MOTORDELAR och -TILLBEHÖR

GÖTEBORG: Motorfirman Holger Duelli, Friggagatan 10, tel. 15 24 13, 15 24 14, 15 24 15.

### MUSIKINSTRUMENT o. TILLBEHÖR

ÖSTERSUND: J. Erikssons Musikhandel, Prästgatan 28, tel. 157.

### OLJERENINGSVERK o. APPARATER

MALMÖ: Oljeraffinaderi-AB Zonen, Industrisihammen, tel. 718 00 (växel).

### PARFYMERIER

MALMÖ: AB Averco, Skeppsbron 5, tel. 260 79, filialer: 120 67, 764 80, 780 65.

### RADIOMATERIEL och APPARATER

GÖTEBORG: Radioverkstaden Central, O. Hamngatan 36, tel. 13 75 10.

### SKODON

GÖTEBORG: O. E. Carlssons Skomakeri, Viktor Rydbergsgatan 40, tel. 16 74 56.

ÖSTERSUND: AB Burman & Co., Prästgatan 36, tel. 116, 1297.

ÖSTERSUND: AB Skokompaniet, Prästgatan 31. (Hotell Standards hus), tel. 1292.

### URMAKARE

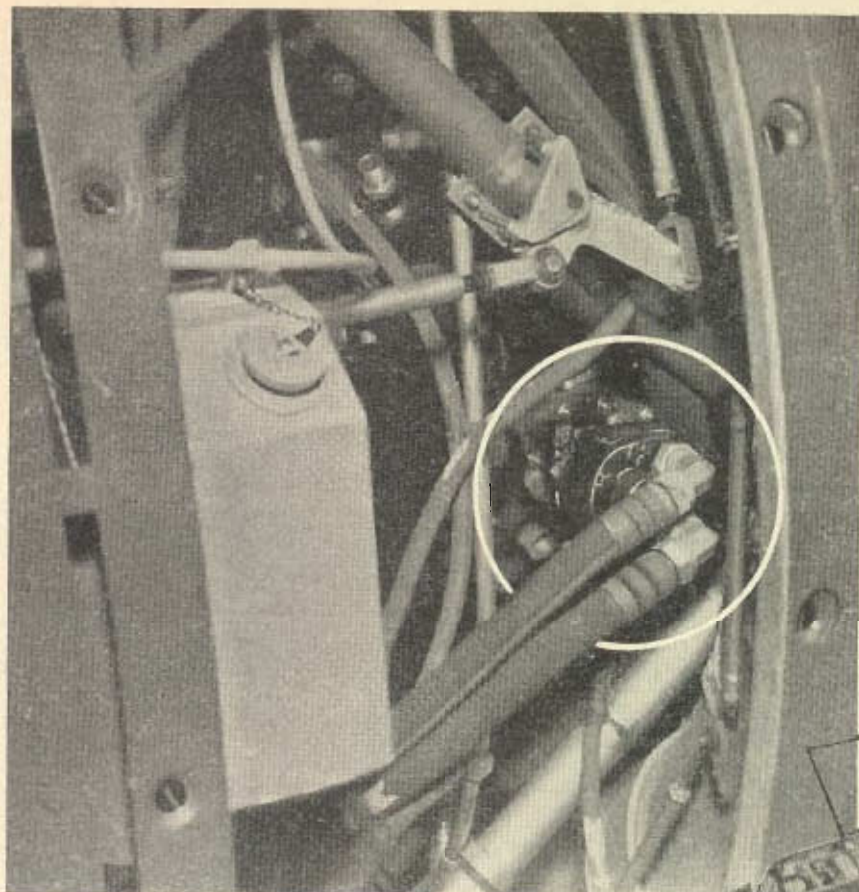
GÖTEBORG: Gösta Hansson, Vallgatan 1, tel. 13 46 02.

### När det gäller

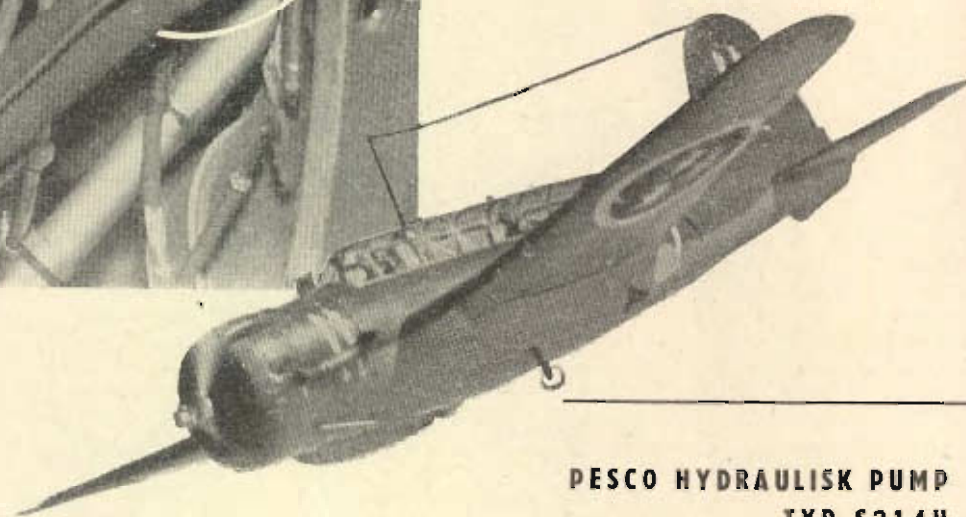
herrarnas hårvård till vardag som till fest vänd Eder till

*J. Jönssons Frisérsalong*  
Sallerupsv. 24 (Ellstorsamr.) Malmö





*Bilden visar den hydrauliska Pesco-pumpen, som levererar kraft till det hydrauliska systemet i en B 17. Pumpen drives direkt av planets motor.*



**PESCO HYDRAULISK PUMP  
TYP S214H**

## absolut tillförlitlig även vid största påfrestningar

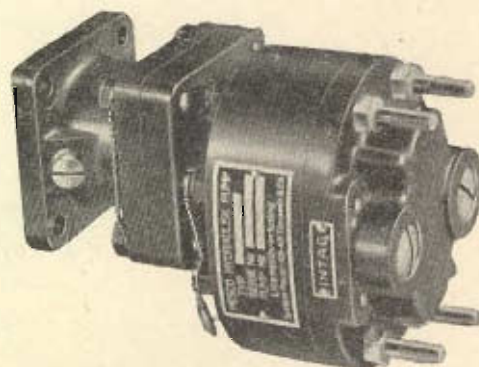
Flygvapnets störbombplan B 17 är det enda flygplan i världen, där det indragbara laadstället även användes som störbroms. Stället manövreras hydrauliskt och synnerligen stora krav måste ställas på denna utrustning. SAAB valde de svensktillverkade Pesco-pumparna och en Pesco hydraulisk pump av typ S214H svarar för den krävande manövreringen. I samma plan arbeta även svenskbyggda Pesco-pumpar för bränslebefordran, drift av instrument m. m. Tala med våra specialister på Pesco precisionspumpar för specialändamål.

**SYSTEM PAULIN AB**

Kungsgatan 33, Stockholm. Tel. 21 43 03, 11 95 45

**AB TÖNSETH & CO**

Ulvunda inv. Bromma Flygplats. Tel. Namnanrop



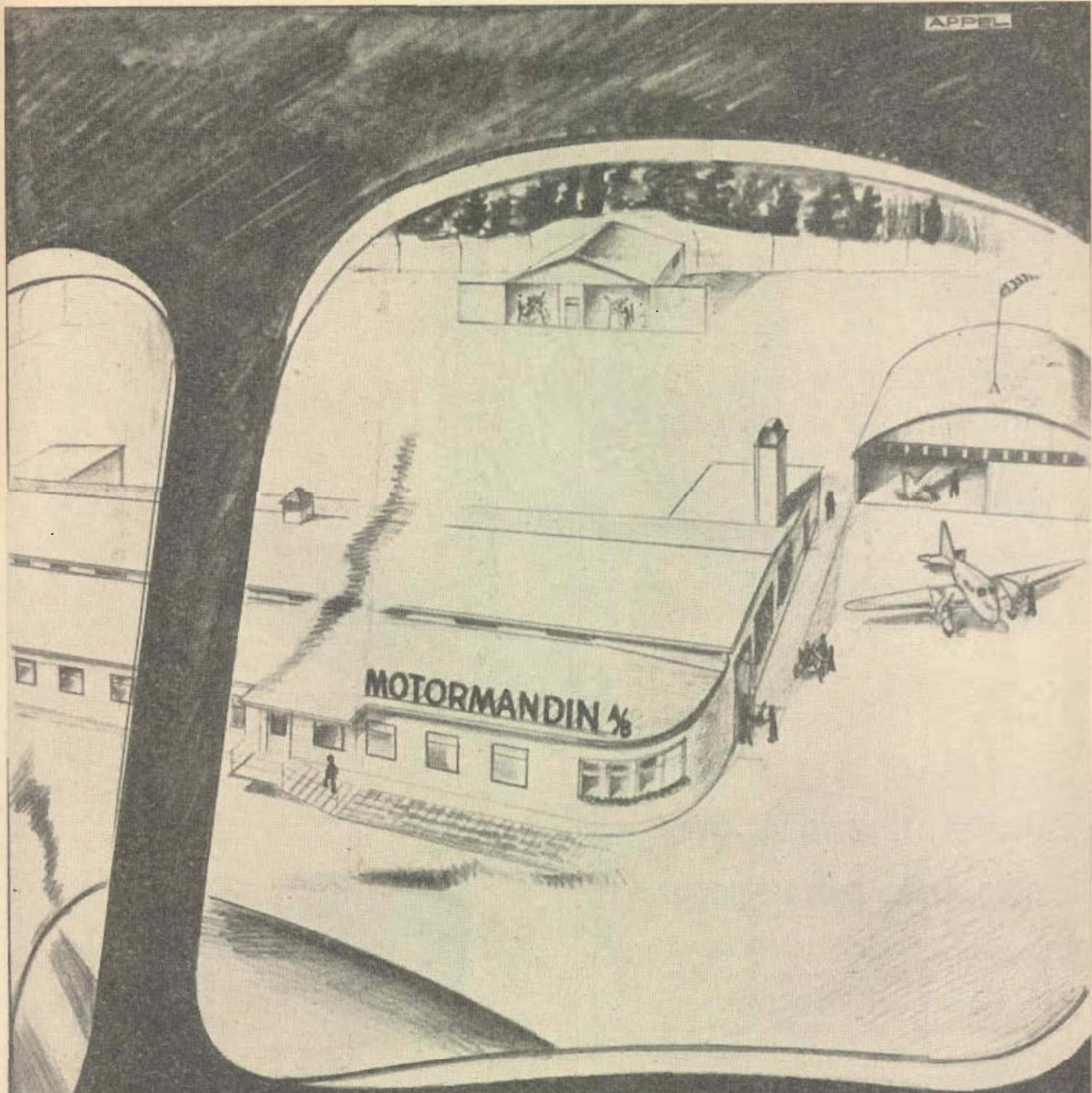
PESCO licenstillverkad hydraulisk pump S214H är en högtrycksoljaepump av kugg-hjulstyp för avloppstryck upp till 100 kg/cm<sup>2</sup>.

# PESCO

världsberömda flygplanpumpar



APPEL



NORRÖKÖPING



## ATLANTFLYGFÄLT VID GÖTEBORG, fredsflug till grannländerna, högre statsanslag och kommunala bidrag till ungdomsfluget

Karl XII:s kraftfulla drag, sådana de förevisats av en berömd karolinerkulptör, möter den besökande, som inträder i Länsstyrelsens residens i Göteborg. Kraft och beslutssamhet präglar också landshövdingen i rikets andra stad, när han på sitt magnifika ämbetsrum tar emot SVENSK FLYGTIDNINGs representant.

Samtalet glider genast in på det ämne, som ligger landshövding Malte Jacobsson varmast om hjärtat.

— Jag anser det vara synnerligen angeläget, att den stundande stortrafiken inte skall gå Göteborg förbi. Torslanda flygfält har för den skull redan varit föremål för omfattande utbyggnad, men expertisen fordrar ännu längre start- och landningsbanor för de stora plan, som inom en snar framtid anses komma att svara för flygtrafiken länderna emellan.

Atlant- och Englandstrafiken är viktigast för Göteborgs vidkommande. Det har visserligen föreslagits, att ett atlantflygfält skulle förläggas till Stockholms närhet, och det har landshövdingen för sin del ingenting emot — under förutsättning att man bygger ännu ett passabelt atlantflygfält och placerar det i närheten av Göteborg! Om vårt land vill hålla sig å jour med utvecklingen, så kan detta väl heller inte karakteriseras som annat än en rimlig begäran.

Nu har det ju tyvärr visat sig litet svårt för herrar flygsakkunniga att fatta beslut i frågan, och när man en gång i framtiden väl gått från beslut till handling, så är det inte precis gjort i en handvändning att bygga ett atlantflygfält!

Landshövding Jacobsson har därför en privat lösning av det svåra problemet i bakfickan: Bygg ut Sävafältet till atlantflygfält! Av allt att döma tyckas förutsättningarna här vara för handen. Visserligen har Göta Flygflottilj — F 9 — f. n. monopol på Säve, men efter kriget — och det är ju först vid fredsslutet som atlantflyget för vårt vidkommande blir aktuellt — gör det säkert ingenting, om amerikanska jätteflygplan med fredliga passagerare landa på flottiljens område.

Sävafältet är också betydligt lämpligare för utbyggnad än t. ex. Torslanda, och arbetet på utbyggnaden av start- och landningsbanor med en sträckning av 2,5—3 kilometer skulle omedelbart kunna börja.

— Hur ställer sig då flygets egen personal till denna radikala lösning av problemet? Landshövdingen har diskuterat förslaget med flera högre representanter för vapnet, men några protester ha ännu inte hörts av från det hållet.

— Mitt varmaste intresse är, att vi så snart förhållandena medgiva få mycket goda och livliga förbindelser med våra grannländer, främst då Danmark och Norge, framhåller landshövdingen vidare. För några år sedan var trafiken såväl med Oslo



Landshövding Malte Jacobsson.

som Aalborg föremål för ett mycket stort intresse från den flygande allmänhetens sida, men sedan dess har det ju av kända orsaker varit dött på den fronten. Men när den efterlängta fredsduvan äntligen kommer och våra härtagna broderfolk åter få planera fritt, blir det säkert större fart än någonsin på det nordiska flyget.

Till grannländerna kan man väl åtminstone i göteborgska kretsar också räkna England; Göteborg kallas ju inte helt utan orsak "Lilla London". För egen del räknar också landshövding Jacobsson sin första flygtur till London i samband med invigningen av direktflyglinjen till England som sitt trevligaste minne från ett par decennier i intim kontakt med flyget.

Svenska Lloyd i Göteborg planerar som bekant genom sitt dotterföretag Aero-Lloyd direktflyglinjer till både London och Aalborg (eller Aarhus). Det är visserligen ännu inte klarlagt, om det nya flygföretaget får koncessioner på ifrågakvarande linjer — ett önskemål som landshövdingen i

varje fall på det livligaste tillstyrker, samtidigt som han varnar för monopoltendenser inom flyget såväl i Sverige som länderna emellan.

Den fredstrafik, som f. n. dominerar Göteborg som flygstad, är den stympade Riksflyglinjen i ABAs regi, vars Douglasplan två gånger om dagen landar på Torslanda. Denna linje är mycket uppskattad av göteborgsresenärerna, och man längtar allmänt fram till den 15 februari, då ABA-flyget — i stället för att som nu vända i Stockholm — skall fortsätta ända upp till Luleå liksom under provmånaden i höst. Denna flyglinje är nämligen synnerligen förmånlig för resande längre norrut.

Mycket stort intresse har för Göteborgs vidkommande även kurirflyget rönt, men det hör ju strängt taget inte till fredstrafiken.

Det är inte många landshövdingar, som ha ett så levande intresse för flyget som Malte Jacobsson. Ett ytterligare bevis härför — utöver vad som redan framgått — är det förhållandet, att han engagerat sig som ordförande i Aeroklubben i Göteborg.

Nu hör det för all del till kutymen, att en landshövding skall skylta med sitt namn i spetsen för ett otal företag inom föreningslivet — ofta mer eller mindre som ren dekorationsfigur — men att det i detta fall verkligen rör sig om ett äkta intresse, får man snart klart för sig under samtalet med residenschefen i Göteborg.

Han vet mycket väl, hur fältet ligger till, och kan utan vidare redogöra för klubbens verksamhet. Motorflyget har under året kommit igång på allvar och bedrivs huvudsakligen i form av målflygningar för luftvärnet. Samarbetet med militärflyget har varit mycket gott — liksom överhuvudtaget landshövdingens kontakt med de militära instanserna under kriget.

Ungdomen sköter sina speciella verksamhetsgrenar, modellflyget och segelflyget, med all den aktivitet och framgång som anstår morgondagens flygare. Det ligger landshövdingen varmt om hjärtat, att ungdomens flygintresse på allt sätt understödes. För Göteborg som kontaktstad mot "stora världen" är det ju särskilt angeläget att få fram en stor skara flygkunniga ungdomar, som äro beredda att fylla leden i det civila och militära flygets stora framtida behov.

Statsbidraget till ungdomsfluget bör därför avsevärt ökas, inte minst för att få större bredd på verksamheten och rekryteringen. SVENSK FLYGTIDNINGs kampanj såväl härvidlag som ifråga om kommunala anslag har alltså en förtjänlig anhängare i landshövding Malte Jacobsson.

Idrottsanläggningar av olika slag ha redan länge räknats som "gemensam huslämsangelägenhet" och följaktligen fått kommunala anslag. Det vore därför bara på sin plats, om landets samtliga kommuner ville följa exemplet från de pionjärsamhällen, som redan beviljat kommunala anslag åt modell- och segelflyget — ungdomens och framtidens allt dominerande sport.

### PRENUMERERA på



Helår endast 5:— kr.

FLYGTIDNINGEN 1942, 1943 el. 1944  
Inbunden i flott pärn med guldrtryck.

Pris 6: 50 kr.

10s pärn med guldrtryck för inbändning av  
årg. 1943 eller 1944

Pris 2: 75 kr.

Följande äldre nummer finnas:

Pris 25 öre:

Nr 1, 2, 3, 4, 7 År 1940.

Pris 35 öre:

Nr 11, 12 År 1940.

Nr 5, 7, 9, 10, 11 År 1941.

Nr 1, 2, 3, 4, 5 År 1942.

Pris 45 öre:

Nr 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12 År 1942

och samtliga nr utkomna År 1943 och 1944.

Bromärken med äldre flygmotiv. 28 märken  
i en karta. Pris 35 öre.

Flugvplkort / 4-färgstryck av jaktflygplanet  
J 9-Republic. Pris 15 öre.

Segelflygkort med humoristiska inslag (olika  
motiv). Pris 15 öre.

Ombud antagas!

Förlag: SVENSK FLYGTIDNING, Malmö.  
Postgäms 47660.



# På Hamiltons tid...

SFT:s Göteborgsred. berättar om en "Allebergskurs" i segelflygets barndom



Greve D. Hamilton i hängglidaren.

I april 1926 anordnade greve Douglas Hamilton en segelflygskola i Göteborgs stads flyghamn, d. v. s. Torslanda i samarbete med Kungl. Svenska Aeroklubben. Skolan erhöi det pampiga och verkligt gedigna namnet *Kungl. Svenska Aeroklubbens i Göteborg Hamiltonska Flygskola*, vilket på trycksaker, maskiner etc. också pryddes med tre svenska kronor.

Knappt fyllda sjuutton år inställde jag mig på Torslanda den 15 april efter att först ha irrat omkring en hel del i Göte-

borg utan att riktigt veta hur man skulle ta sig ut till Flyghamnen. Bussar och båtar gick bara ett par dagar i veckan men så småningom hamnade jag på en båt tillsammans med ett par kamrater av betydligt äldre årgång. Vi inställde oss på Flyghamnsrestauranten där vi sammanträffade med greve Hamilton och den tyske ingenjören Willy Peltzner som skulle vara förste flyglärare.

Föreläggningen var en gammal övergiven bondgård vid nuvarande fältets norra del men den var fullt ändamålsenlig om också enkel. Vi blev dock en aning besvikna vid den första titten på maskinparken — vi hade nog inbillat oss att vi skulle få disponera ett par tre fina motorplan per man. Vi hade nämligen faktiskt inte fått riktigt klart för oss att skolan endast avsåg glid- och segelflygning.

Nu bestod den användbara s. k. maskinparken av en hängglidare som varit med om åtskilliga haverier och en s. k. sitsglidare plus ett segelflygplan som Hamilton haft med sig från Tyskland och gick under benämningen P 2. "P" var benämningen på ing. Peltzners konstruktioner och han hade också konstruerat sits- och hängglidaren men huruvida han verkligen var upphovsman till P 2:an är ovisst.

De första dagarna sysselsattes vi med s. k. bygge, d. v. s. att tillverka en hängglidare och reparera en del trasig materiel. Den första flygdagen randades dock och vi tågade med hängglidaren ut till bergspartiet norr om flygfältet. Först fick vi "stå och känna" en god stund men sedan blev det flyga av. I varje vingstöta fastgjordes en lina och eleven fick placera

sig ganska långt bak för att öka planetns anfallsvinkel och sedan bar det iväg nedför backen. Ibland blev flyghöjden något tiotal meter men den varierade ju beroende på vinden och dragarnas hastighet. Vi havererade, spikade ihop och havererade igen i åtskilliga dagar. Glidaren låg efter landningarna ofta i en enda skrothög men det var förvånansvärt hur lätt det gick att "få den på benen" igen. Terrängen i Torslanda med dess uppskjutande stenblock var ju heller inte precis lämpad för dessa övningar men vi var tvungna att hålla till där eftersom det på fältet skulle ha behövts en oerhört stark vind för att få upp oss.

Till slut fick vi ensamma göra små hopp från allt större höjder. Den nya hängglidaren blev också färdig vid denna tid och eftersom den var utrustad med något så fint som höjdroder blev det hela litet enklare för oss. Ingen av oss blev dock skam till sägandes någon större expert på hängglidandet men vi frestade i alla fall på ganska höga höjder utan att några olyckor hände trots grundliga haverier vid landningen. Vanligen kom vi från början att hänga för långt fram och flög med fullt höjdroder varför landningen skedde med hög fart — då gällde det att få trumpinefart på benen vid landningen! Hade någon då korta ben och för stora skor blev resultatet det vanliga — kullerbytta, skrot av glidaren, blåslagna ben och dråpliga scener som ingen av åskådarna kunde undgå att känna sig högst roade av.

Allting blir ju till sist en vana — inte så pass som en fotvrickning hände på hela tiden, vilket nog måste tillskrivas en god portion tur eftersom hoppen måste ske från stup i brist på sluttningar. Ett tjugotal meter från stupet började man springa med sträckta armar och efterhand som farten ökades lyfte man hängglidarens stjärtstap upp mot armvecken som man sedan hängde i. Det gällde att under tiden justera så att man hamnade på rätt ställe, d. v. s. i planetns tyngdpunkt.

Att se ing. Peltzner flyga hängglidare var ett sant nöje. Han behärskade den helt och fullt, kunde kasta sig ut från ett 25-meters stup, göra en attack ned mot en uppställd pilsnerflaska, sparka omkull den med foten, stiga ett 15-tal meter av farten igen och landa som en kråka utan att ta ett enda steg framåt. Vid ett tillfälle såg

## GÖTEBORGS TEKNISKA INSTITUT

STORGATAN 17, GÖTEBORG. TEL. 13 48 82, 13 65 19. INSPEKTOR: PROFESSOR ANDERS LINDBLAD

Ingenjörskurser

Studietid: 2½ år från folkskola, 3 år med realexamen, 1½ år med studentexamen.

Ingenjörskurser inom: HUSBYGGNADSTEKNIK och VÄG- & VATTENBYGGNADSKONST, KEMI & KEMISK TEKNOLOGI, MOTOR- & MASKINTEKNIK med VÄRME, VENTILATIONS- & SANITETSTEKNIK, AUTOMOBIL- & FLYGTEKNIK, ELEKTROTEKNIK (med realexamen o. praktik kan Kungl. Kommerskollegii teoretiska kompetensbevis för A-behörighet erhållas).

Kortare kurser: Byggnästarekurs, vägmästarekurs, elektroteknisk och motor- & maskinteknisk diplomkurs, elektrisk installatörskurs (Kungl. Kommerskollegii teoretiska kompetensbevis för B-behörighet kan erhållas), fackkurser för studenter och likskilda. Dessa kurser på 4 månader. Dessutom maskinmästarekurs på 8 månader.

Laboratorier av Internationella mått. Sögar program.

**NYA KURSER BÖRJA DEN 20 JANUARI**

Expeditionen öppen kl. 9—17, lördagar 9—13, tisdagar och fredagar dessutom kl. 16—18,45.

## NETZLERS TEKNISKA INSTITUT

Linnégat. 4 (vid Järntorget), Göteborg. Inspektor Prof. GÖSTA BÖDMAN, VERKMÄSTAREEXAMEN. Från dagskolan efter 4 mån: kurs, från aftonskolan efter 8 mån: kurs i Väg- och Husbyggnads-, Motor-, Maskin-, Elektro- samt Värme- och Sanitetstekniska faeken. Specialkurser i Radio.

Obs. Kemisk-teknisk fackskola.

Elektr. installatörskurser under Kungl. kommerskollegii kontroll.

Enda tekniska institut i västra Sverige som har ingenjörskurser som överbyggnad på Verkmästareexamen BÅDE i en dag- och en aftonskola med examen på kortaste tid. Obs. Laboratorieresurser, små klassavd., effektiv undervisning. Låga avgifter. Senaste läsåret 450 elever.

Nya verkmästarekurser börja den 22 jan. Ingenjörskurserna börja den 29 jan. Begär prospekt, Anmäl. mottagas å Institutets exp., Linnégatan 4, varje dag kl. 12—2, 6—8. Lördagar kl. 2—5. Tel. 14 59 39.



En "malajdrivare" i hängglidaren.



jag honom senare med en 5-års flicka på axlarna flyga över ett tivoli i Skåne.

Så kom då den dag vi fick börja flyga med sitsglidaren eller P 1:an, som liknade det nu använda nybörjarplanet SG. Efter att i några timmar ha suttit och skevat för att få in skevningen blev det hopp med bilstart. Just vid den tiden var det också bra vind varför det hela artade sig mycket bra — trots att bilen vi hade var i sämsta laget och haverierna blev rätt många.

Vi blev våghalsigare och våghalsigare, konstaterade ing. Peltzner så småningom. Vi fick allt längre lina och kom upp på rätt bra höjder — tyckte åtminstone vi själva. Då P 2:an var rätt tung — uppåt 275 kg — behövdes det emellertid bra vind och fart på bilen. Haverier förekom men vi lyckades i allmänhet reparera planet till nästa dag och ändå använde vi inte utlösningensanordning utan det gällde för förare av bil och P 1 att i gott samförstånd undvika varandra. Det gick också bra till den sista flygningen som utfördes av en elev Karlsson med Gösta Örning vid bilratten. Karlsson satte sig med P 1 och allt mitt på bilen som hade karosseri av kryssfianér. Bilen gick att bygga upp men P 1:an dög knappast till mer än kaffeved.

Jag fick till slut mitt diplom av Aeroklubben i Stockholm, utvisande att jag den 12 maj 1926 flugit 150 meter under 37 sekunder samt företagit normal landning. Av flygskolan fick jag certifikat nr 4 och i ortspressen artiklar om att jag slagit nytt skandinaviskt rekord i segelflygning. Betingelserna för godkänt prov var en flygning på 100 m längd och 10 sek. varaktighet — kanske en löjlig stipulation för våra dagars segelflygare men vi får komma ihåg att det var de första trevande försöken och för 18 år sedan.

Därmed slutade den första segelflygkursen på Torslanda. Vi som var med kommer alltid att minnas de där dagarna — det var en härlig månad i den svenska segelflygningens barndom.

Bengt Gawne.

# Trafikflyget och Göteborg



Major M. Hinnersson.

Major M. Hinnersson, flygplatschef, konstaterar att, fastän Torslanda vid invigningen 1923 endast omfattade 36 hektar och ett största startutrymme av 400 meter och nu 1944 omfattar omkring 120 hektar det likväl måste utbyggas vidare. Göteborg får inte ligga efter, det finns traditioner som måste upprätthållas. Sveriges största sjöfartsstad och utpost mot väster får inte komma i skymundan.

Vad som nu erfordras för att flygplatsen skall kunna betjäna den kontinentala flygtrafiken är en utbyggnad av hangar-, verkstads- och servicelokaler, betydligt utökad expeditiionsbyggnad, bostadsrymmer för flygplatsens personal och en restauranglokal, kapabel att ta emot och utspisa ett par hundra personer.

Under de närmaste åren hoppas dock major Hinnersson att ett flertal av ovan anförda önskemål kommer att uppfyllas, varför flygplatsen synes komma att bli en värdefull länk i den kedja av flygfält som omspannar jorden.

För att få en inblick i Göteborgs betydelse för den framtida trafikflygorganisationen har SVENSK FLYGTIDNING vänt sig till de ledande vid Göteborgs flygplats, Torslanda.



Kapten T. Wage.

Kapten T. Wage, föreståndare för flygsäkerhetstjänsten, förordaren av flygfältet av typ "omvänd stekpanna", är genast inne på sin käpphäst, ett stort framtidsfält som ligger högre än omgivande bergknallar eller andra hinder.

— Ett sådant flygfält har Göteborg mer än någon annan svensk stad de rätta omgivningarna för att åstadkomma. Då blir flygsäkerheten nära 100 % och det är en flygledares högsta önskan. Att sedan klara av sammanstötningensrisken i luften samt övriga säkerhetsanordningar — det kommer säkert tekniken att ge oss de bästa hjälpmedel till.

Här på Torslanda är vi inte dåligt lottrade — vi har t. ex. fått flygsäkerhetstjänstens lokaler ombyggda efter nuvarande fordringar och fått flygplatsen försedd med de f. n. modernaste säkerhetsanordningarna i Sverige — såsom flygplatsfyr, inflygningsljus, banljus, landningsradiofyr m. m.



Allt för  
**BILEN**

**AB. DAHLBERG's**  
**Maskinaffär**

Kaserntorget 9 — GÖTEBORG  
Telefon 17 06 20 (Växel)

**KUNGS-radio**

utgör en topprestation av  
svenskt kvalitetsarbete  
Se. här o. köp därför Kungs-Radio!

**BRÖDERNA ANDERSSONS**

Velociped- och Radiofabrik  
Kungsgat. 16-18, Göteborg

Göteborgs enda radiofabrik samt  
Skandinaviens största och förnämsta  
specialaffär i radiobranschen.

Maskiner  
och verktyg

**Eskilstuna-Boden**

Tel.: namnsbrop.

Torggat. 23, GÖTEBORG,



**A/B CARL LARSSONS**  
**Mek. Verkstad**

GÖTEBORG — VÄXEL 22 22 80

Västsveriges stora specialanläggning  
inom motorrenoverings-  
branschen.

**KUNGÄLV'S**  
**RÖRLÄGGERI**

Sigvard Andersson  
Tel. Kungälv 282

**Värme- & Sanitära**  
**anläggningar**

**DEUTSCHE AKADEMIE**

LEKTORAT GÖTEBORG

Göteborgsgatan 30, b. v.

Tel. 18 08 77

Tyska språkkurser för nybörjare med och utan förkunskaper i 4 grupper; för mera försigkomna i 4 grupper. — Specialkurser: Konversation; sångkör; teatergrupp. Föreläsningar med ljusbilder och Kvällsstunder över tysk musik och poesi samt sällskapsaftnar.

V. g. begär prospekt!

**C A G S**  
**CONDITORI**

Kilsgatan 8 - tel. 15 47 96, 15 27 98  
GÖTEBORG ankn. post. 15 27 98

levererar varor till  
markenterierna å

KUNGL. GÖTA FLYGFLÖTTILJ





Radiotelegrafist *C. Eklund*, föreståndare för markradiostationen på Torslanda säger: För oss på markradiostationen har det långa uppehållet i trafikflyget på Torslanda icke varit liktydigt med att stationen ligger i ide. Vetskapen om att flyget — när det en gång åter skall komma i gång — kommer att fordra ett betjänande i nivå med radioteknikens snabba utveckling har för vår del medfört stora omändrings- och utbyggnadsarbeten. Sålunda förfoga vi i dag över moderna pejlanläggningar och ett flertal såväl lång- som kortvågssändare.

Får vi så efter fredsslutet del av de under kriget gjorda rönen inom radiotekniken i form av radiolocation, kortvågspejling, m. m. stå vi väl rustade att ta emot de många flyglinjer som vi ju hoppas snart skola följa Aero transports Rikslinje i spåren.



Trafikledare *D. Hedberg*, platsrepresentant för Aero transport i Göteborg.

Att under nuvarande förhållanden förutsäga hur den kommersiella flygtrafiken på Torslanda Flygplats kommer att gestalta sig efter världskrigets slut blir givetvis förbundet med en hel del gissningar och förhoppningar. Man torde dock kunna utgå ifrån att flygplatsen kommer att trafikeras av ett väsentligt antal flera linjer än förhållandet var före krigsutbrottet.

Om man först tar Aero transports inrikes flygtrafik i betraktande kan man räkna med att Göteborg, som genom den nu pågående Rikslinjen har flygförbindelse med Malmö, Stockholm, Visby och Norrland (sistnämnda delsträcka tillfälligt nedlagd), kommer att få flygförbindelser med även andra svenska städer. Sålunda är en linje Göteborg—Karlstad—Örebro—Stockholm och Göteborg—Malmö—Kalmar—Visby på förslag. Även Norrköping och Jönköping torde kunna bli flyganknutna till Göteborg. Mellan Göteborg och Stockholm kommer det dessutom säkerligen att finnas flera direktlinjer dagligen.

Givetvis kommer den före kriget trafikerade linjen Oslo—Göteborg—Köpenhamn med anslutning till Berlin—Amsterdam—Paris samt Sydeuropa att återupptas samt sannolikt mångdubblas. Den stora nyheten för Göteborgs del kommer väl dock att bli den planerade expresslinjen från Stockholm via Göteborg direkt till London. Före kriget fick man som bekant göra omvägen via Köpenhamn och Amsterdam för att nå London. En lokallinje utgående från Göteborg direkt med London är även tänkbar.



Meteorolog *M. Eriksson*, föreståndare för flygsäkerhetstjänsten på Torslanda:

Finns några faktorer att taga hänsyn till vid utväljandet av plats för flygfält, som ha inflytande på dimfrekvensen? Ja, i allra högsta grad. För en art av dimma, markdimma eller för att använda ett mera adekvat uttryck strålningsdimman, spelar topografien och det geografiska läget en avsevärd för att icke säga en avgörande roll för dess uppkomst.

Markdimman uppträder som bekant under den mörka och kallare delen av dygnet och, ehuru den förekommer under alla årstider är dess uppträdande vanligast och mest hindrande för flygtrafiken under höst och vinter. De meteorologiska förutsättningarna för dess uppkomst äro vindstilla

**Dammsugare,  
Golvbonare,  
Kylskåp,  
Köksmaskiner**

**Elektrolux Svenska Försäljnings a/b**

Tel. namnanrop.

V. Hamngatan 15 Göteborg

och molnfri himmel, alltså en typisk högttryckssituation, när flygvädret i övrigt är som bäst. Frånvaron av moln befördrar värmeutstrålningen från marken och de lägsta luftskikten, och daggpunkten, den temperatur vid vilken luftens vattenånga kondenseras, uppnås vanligen inom en å två timmar efter solnedgången beroende på luftens fuktighet. Markdimman börjar utbreda sig och växa i höjd och uppnår vid oförändrade väderleksförhållanden sin största utbredning vid solnedgången. Genom utstrålningen har en temperaturinversion uppstått vid marken, d. v. s. lufttemperaturen är lägst vid marken och växer med höjden, medan temperaturen normalt förhåller sig tvärtom. Eftersom den kalla luften är tyngre än den varma avrinner den och samlas i dalgångar och andra låglänta lokaliteter, där alltså dimfrekvensen blir störst, medan den däremot blir ett minimum på en höjdplatå i synnerhet om dennas form är konvex. Göteborgsomgivningen har många sådana höjdplatåer, som skulle lämpa sig för en atlantflygplats, ett framtidsfält utan markdimmor, som kapten Wage kallar omvänd stekpanna.

Även ett annat geografiskt läge motverkar uppkomsten av denna dimart, läget invid ett hav. Torslanda flygfält kan tjäna som belysande exempel. På grund av vattnets högre specifika värmeinnehåll i jämförelse med jordens avkyles vattnet betydligt långsammare än marken och lufttemperaturen över land blir alltså lägre än över vatten. Den kallare landluften kommer därför att undantränga den varmare och lättare havsluften. En landbris bildas, som rubbar den för markdimmans uppkomst nödvändiga termiska stabiliteten och en viss "omröring" inträffar, som verkar dimupplösande. Strålningsdimma av en sådan utsträckning, att den verkar hindrande för flygtrafiken är därför sällsynt på Torslanda flygfält.

## SCINTILLA

flygmagneter och övriga elektriska apparater. Depå för Väst-Sverige. Bil-, motor- och gengastillbehör. Alla slags reservdelar. Akkumulatörer, verktyg m. m.

Bilelektrisk verkstad och Laddningsstation.

**Motortekniska Byrån**

Drottninggatan 71. — GÖTEBORG  
Tel. 11 55 55 — 11 55 56

## Bokförling

Bokslut

Deklarationer

**Bokförlingstekniska Byrån**

Surbrunnsgatan 6  
Göteborg

Tel. 133764 Tel. 133764



Grundat år 1872.

**LIV-HAFNIA**  
STOCKHOLM

AVDELNINGSKONTOR I GÖTEBORG:

B. GAWNE, SURBRUNNSGATAN 6, TELEF. 113616

**Liv-, pensions- och barnförsäkringar**



# Västsvenskt taxi-flyg *kommer med fredsduvan*

**GÖTEBORGSFLYGET RUSTAR**  
**FÖR FREDEN** — det är ett slagord, som vi ofta hört talas om. Men att det verkligen också är mer än ett slagord, därom vittnar den entusiasm och målmedvetenhet, med vilken man i den västsvenska huvudstaden går till verket.

Ett av de företag, som låtit mest tala om sig i samband med det göteborgska flygets efterkrigsplanering är det nystartade bolaget TAXI-FLYG. För att få veta något närmare om företagets arbetsprogram har SVENSK FLYGTIDNING sökt upp polismästare Fontell, som är ordförande i bolagets interimsstyrelse.

— Det är ett mycket stort intresse att tillgodose Västsvigeriges behov av ett i Göteborg förlagt bolag. Än ligger företaget visserligen i sin linda trots att förarbetet pågått mycket lång tid. Det tar ju sin rundliga tid, innan allt kommer igång.

En inte alldeles oviktig detalj, som måste lösas med det snaraste, är frågan om ett sportflygfält i omedelbar anslutning till Göteborg. Taxiflyget kommer ju att trafikera kortare sträckor som regel, och då är det särskilt viktigt, att ingen "spiltid" går förlorad på milslånga resor till och från flygplatserna.



## *Polismästare Fontell berättar för Svensk Flygtidning*

Av alla de förslag till placering av sportflygfältet, som hittills dykt upp, skulle man helst vilja fastna för det mitt i stadens centrum. Det vore väl inte illa att stiga in i ett taxiflygplan nästan direkt från gatan och sedan forslas till bestämmelseorten, vare sig denna är en badort längs västkusten, ett industrisamhälle inåt landet eller — atlantflygfältet f. v. b.! Tyvärr är polismästaren inte riktigt övertygad om att denna plan kan realiseras, då tomtpriserna

ställa sig en aning för höga så här mitt i staden.

Kanske får göteborgarna därför hålla tillgodo med det näst bästa förslaget, som går ut på att förlägga sportflygfältet till Hisingen några kilometer från stadens centrum, och det vore ju inte heller någon dum idé. Huvudsaken är, att arbetet snart kommer igång, så att Sveriges andra stad verkligen får denna flygplats för sitt sport- och taxi-flyg.

Planerna för det göteborgska taxi-flyget har utarbetats av den kände motorflygaren *Uno Ranch* och går bl. a. ut på dels taxi-flyg från Göteborg "till alla platser i hela Europa" och dels vanlig rundflygningsverksamhet i västra Sverige. I samarbete med stadens industri och resebyråer planeras också affärs- och sällskapsresor. Sommartid kommer badorterna och vintertid skidsportplatserna att tillföras många gäster genom taxi-flyg.

Mellan Jönköping och Göteborg planeras reguljär linjetrafik — under förutsättning att tillstånd erhålles. Restiden, som nu är ända upp till 5—6 timmar per tåg, skulle genom flyget kunna nedbringas till 35—40 minuter.

Lättare gods som maskindelar, kullager etc. kunna med fördel transporteras via taxiflyget. Ponera, säger disp. Ranch, att

(Forts. å sid. 34)

## BRANDREDSKAP

*av alla slag,*



"SNÖ-KUSTOS"

såsom BRANDSLANG  
BRANDARMATUR  
BRANDSPRUTOR  
REDSKAPSKÄRROR etc.

KOLSYRESNÖ-, SKUM- och  
andra KEM. ELDSLÄCKARE  
samt LADDNINGAR till dessa

Brandredskapsfirman

ODENIUS AB.

Tel. 136947 GÖTEBORG Tel. 136935

## ARBETARTIDNINGEN

*främsta arbetartidning  
i Göteborg och Västra  
Sverige.*

Nyhetsmaterial  
Ekonomi och politik  
Sport — Kulturfrågor

Prenumerationspris:

Månad **2:75** Månad

Effektivt annonsorgan



# VI FLYGER ME

Att flyga med muskelkraft är väl den äldsta flygmetod som använts eller kanske rättare sagt försökts av människorna. Redan från hedenhös finns det berättelser om människor som flugit och då betraktats som trollkarlar. År 67 e. Kr. gjorde *Simon Trollkarlen* en flygtur för kejsar Nero — en flygtur som bokstavligen kan räknas som muskelflygning eftersom Simon försökte flyga utan några tekniska hjälpmedel. Han förlitade sig på sin magiska styrka, på mystiska besvärjelser etc. och försökte hålla sig uppe genom att sprattla med armar och ben. Men enbart hans besvärjelser verkade inte tillräckligt starkt, ty resultatet av flygningen eller störtningen var att Simon föll ner död. Omkring 870 försökte araben *Quasim-ben-Firnas* samma bravad — resultatet var också detsamma.

En senare epok höll det för troligt att det skulle gå att konstruera ett par konstgjorda vingar. Anmärkningsvärt är att alla som försökte sig på flygkonsten begagnade rörliga vingar men aldrig fasta vingar sådana som vi känna till dem från våra flygplan. Man försökte ständigt efterapa fåglarnas flygning och tänkte aldrig på att fåglarnas vingar bildar ett harmoniskt helt med hela kroppen — att också musklerna och fågelkroppens hela byggnad är anpassade för flygning och ytterst svåra att mekaniskt efterapa. Först när man kom på tanken att fästa vingarna fast vid kroppen för att flyga likt en svävande gam kunde man notera de första framgångsrika resultaten. Men ändå uppgav man inte tanken på vingar som liknade en fågels, något som man kan spåra i Otto Lilien-thals uppfattning, som trots att han själv gjorde försök med fasta vingar i alla fall såg de rörliga, motordrivna vingarna som framtidens ideal. Typen kallas *ornitoptère* (grek. ornis = fågel, pteron = vinge).

De konstgjorda fågelvingarna vid dåtidens flygförsök drevs med muskelkraft, vilket berodde på två faktorer: dels hade man ännu ingen lämplig motor, dels tänkte de flygbitna alltid på människan svävande i luften som en fågel, däremot inte på en flygapparat som gav plats åt en eller flera personer. Man ville med andra ord "flyga själv", inte "flygas". Här är också anledningen till att man ännu i dag har intresse för muskelflygningen.

Många anser att flygning med mänsklig muskelkraft är omöjlig, detta är dock fel. Det har lyckats den moderna tekniken att bevisa motsatsen, i och med att man lyckades förena materialets stora hållfasthet med ringa vikt.

Vi må först överblicka vilka svårigheter man har att övervinna innan man kan använda muskelstyrkan med någorlunda framgång. Om vi nu också ta hänsyn till svagheterna hos den forntida vetenskapen evad det gällde aerodynamik, materiel, stabilitet etc. kunna vi fastslå att allt som

förr berättats om framgångsrika muskelflygningar hör hemma i sagans värld. Det kan vara någon enda som lyckats att företa ett flygliknande hopp men det berodde i så fall mer på tur än på skicklighet. Av de gamla berättelser om flygningar som står oss till buds framgår också tydligt att man mera sökte flyga på måfå än efter vetenskapliga principer varför också experimenten alltför ofta slutade med de djärvas död. Den förste som försökte sig på detta område enligt vetenskapliga metoder är *Leonardo da Vinci* (1452—1519). Han har inte bara sysslat med muskelflygning utan också med vanlig flygplanskonstruktion. Det finns också teckningar av honom som uppvisa bestämda likheter med vissa delar av det moderna flygplanet. Hans allmänna schema var detsamma — vinge, kropp, stjärt. Ja, till och med orörliga vingar hade han konstruerat fram.

Det finns en berättelse enligt vilken en skollärare i Portugal år 1540 skulle ha gjort en flygtur med ett plan vars nos var en naturtrogen kopia av ett örnhuvud. Under flygningen lossnade huvudet och försköt sig så att piloten inte kunde få någon sikt. Efter sin "start" från ett kyrktorn kunde han dock landa på ett tak i närheten utan några svårare skador. Hur fantastiskt utbroderade dylika historier nu än kan vara så stämmer de dock alla med verkligheten i en detalj — det inträffade alltid något oväntat som konstruktören hade kunnat förebygga om hans kunskaper varit större. En huvuduppgift för den moderna tekniken är alltså att på förhand och så noggrant som möjligt ta reda på vad som kommer att hända och vad som skulle kunna hända.

Denna systematiska metod har gjort det möjligt för *Hässler* och *Villinger* att framställa ett flygplan som verkligen drivs med muskelkraft. Visserligen motsvarar det ännu inte på långt när idealet som man strävar efter, men väl det mål de t. v. satt sig före.

Går man närmare in på muskelflygningens problem måste vi skilja på två saker:

1. Den verkliga muskelflygningen, d. v. s. en vanlig flygning varvid dock motorstyrkan ersättes av människans kroppskrafter.

2. Den segelflygning som med tillhjälp av en propeller förlänges genom att man med muskelkraft sätter propellern i gång vid behov.

Låt oss alltså gå in på den verkliga muskelflygningen, vid vilken vi också starta med egen kraft. Det är en stor svårig-

## Intressant specialartikel för SVENS

het förbunden med denna muskelflygning — människokroppens maximiprestationer räcker inte till för att åstadkomma en sådan start trots att människan visserligen kan åstadkomma en flygning i vågplanet under en kortare tid med egen kraft. Det är därför nödvändigt att ackumulera en viss energi för att kunna starta.

Denna svårighet dök för första gången upp på allvar när man försökte erövra det pris på 10,000 francs som *Peugeot* satte upp för en muskelflygning på minst 10 meter.

Den 1 juni 1912 hölls den första tävlingen i Parc des Princes i Paris, men ingen av de 23 deltagarna kunde lyfta från marken. De flesta hade konstruerat en slags cykel med vingar. En-, två- och tredäckare, endäckare med tandemplacering, vinglösa helikoptertyper, en skiftande samling typer ställde upp till kampen.

Den 4 juli 1912 lyckades *Gabriel Poulain* att göra ett hopp på 3,60 meter med en cykel och ett på 3,30 meter i motsatt riktning för att utrona vindens inverkan. Först efter förra världskriget lyckades *Poulain* göra två hopp i vardera riktningen på över 10 meter. *Poulain* själv var dock övertygad om att han var "au bout de son latin".

I dylika försök deltog uteslutande specialtränade racercyklisterna som länge tränat upp den för dessa försök nödvändiga uthålligheten. En mindre vältränad skulle inte ha lyckats med dessa prestationer. Man insåg dock så småningom att man måste uppfinna någon slags energiackumulator om man överhuvud taget skulle komma någon vart. När därför *Polytechnische Gesellschaft* i Frankfurt am Main satte upp ett pris på 10,000 Rm för en banflygning mellan två på 500 meters avstånd placerade vändmärken så stipulerades också att flygaren under en halvtimmes tid före starten fick ackumulera energi under uppsikt av det tekniska utskottet.

De första framgångsrika resultaten av denna metod uppnådde flygaren *Dünnebell* med ett flygplan som konstruerats av *Hässler* och *Villinger*. Den 20 augusti 1935 gjorde han en flygning på 235 meter på en meters höjd. Tiden blev 24 sekunder. Efter diverse förbättringar av planet lyckades racercyklisten *Heinrich Hoffmann* med en flygning på 380 meter den 25 juni 1936. Flyghastigheten blev 36 km i timmen, men redan nästa år, den 4 juli, slog han nytt rekord med en flygning på 712 meter. Starten skedde med en upprullad gummikabel.

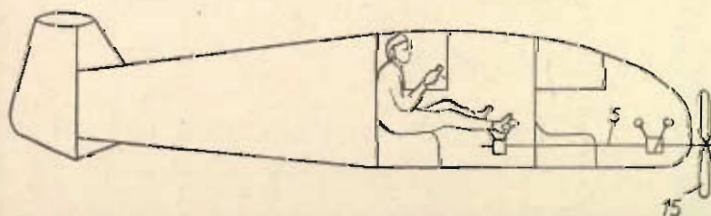
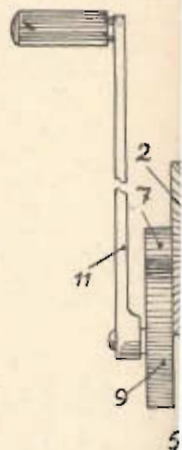


Fig. 1.



# MUSKELKRAFT

## STIDNING om nya holländska rön

Under själva flygningen "cyklar" piloten på för brinnande livet.

Den mänskliga topprestationen lär belöpa sig till ungefär en hästkraft — den är dock beroende av en mängd faktorer, bl. a. pilotens ställning. Så har till exempel erfarenheten visat att liggande ställning i vissa fall är gynnsammare än sittande, varvid man håller sig fast med händerna. Det är också utan vidare självklart att prestationsförmågan sjunker ju längre flygningen varar. Vid en längre flygtid blir styrkan c:a 0,2—0,25 hästkrafter och därav framgår det klart att det är omöjligt att under en längre tidrymd utveckla en energi som kan hålla planet i vågrätt flykt utan hjälp av termik. Det kan därför vara skäl att se närmare på den andra möjligheten vi nämnt.

### Segelflygning med muskelhjälp

Tan Swie Hoo, en holländsk uppfinnare, har ytterligare förbättrat metoden med ett glidflygplan som kan förlänga sin flygning med en muskeldriven propeller. Den huvudsakliga skillnaden mellan hans och Hässler-Villingers plan är följande:

De båda senare har konstruerat en tramanordning varigenom de kan åstadkomma en vågrätt flygning. Tan Swie Hoo åsyftar vanlig glidflygning som kan förlängas med propellerflygning. Vid segelflygning släpas ju planet upp i rymden tills det befinner sig på sådan höjd att det kan utnyttja termiken. Så länge det befinner sig i termik rör det sig vågrätt eller lodrätt men så snart planet kommer ut ur termiken måste det minska höjd för att kunna behålla hastighet, segelflygaren måste alltså snarast söka upp ny termik. Om vi antar att han befinner sig på 1.000 meters höjd och att glidtalet är 1:20 så kommer han att ha endast 200 meters höjd när han har förflyttat sig ytterligare 16 km i längd. Om nästa termikblåsa är 20 km avlägsen så kan han inte komma fram dit utan måste landa. Har han däremot en apparat av Hoo's konstruktion kan flygaren lugnt "cykla" vidare och — om han nu också inte kan hålla höjden — i varje fall förbättra sitt glidtal så pass att han när nästa termik. Om man alltså kan minska sin sjunkhastighet så pass mycket att glidtalet blir 1:30 så kan man flyga 24 km innan man är nere på 200 meters höjd. Uppvindens hastighet behöver dessutom inte vara så stor eftersom flygplanets sjunk-

hastighet minskat i och med att piloten trampar på och driver propellern.

Denna teknik har ännu en fördel. Kommer planet in i ett område med fallvindar börjar piloten trampa och minskar sin fallhastighet. Vidare blir ju hans hastighet framåt större varigenom han får möjlighet att snabbt lämna fallvindsområdet — större möjlighet ges till långflygning.

Termiken är i allmänhet kraftigast strax efter att solen nått sin högsta höjd — d. v. s. strax efter middagstid. Alltså kan man med ett segelflygplan utan propeller för det mesta endast göra flygningar mitt på dagen om nu väderleksförhållandena i övrigt äro gynnsamma.

Teknikens nya landvinningar har här öppnat nya perspektiv. Förr fanns det bara ett alternativ — motorflygplanet. Nu bildar Tan Hoo's propellerdrivna segelflygplan ett mellanstadium mellan motorplanet och segelflyget. Priset är billigt och piloten behöver inte anstränga sig mer än en cyklist på en vanlig åktur.

Att landa ett segelflygplan utan Tan Hoo-apparat blir alltid något av en nödlandning. Tar termiken slut måste föraren göra en chansartad landning i den terräng som ligger under honom. Det förekommer naturligtvis ofta att marken inte lämpar sig för en landning — i ett dylikt fall hävdar sig det muskeldrivna segelflygplanet överlägset ty piloten kan alltid söka ut en lämplig landningsplats.

### Tan Hoo's flygplan har många fördelar

1. Fallhastigheten är låg.
2. Det behöver föga termik.
3. Antalet flygdagar (med tanke på vädrets lämplighet) blir större.
4. Större säkerhet och längre tidsvinst vid flygning.
5. Större säkerhet vid landning.
6. Inga höga transportkostnader för frakt av planet från någon ogästvänlig trakt till nästa flygplats.
7. Mindre beroende av fallvindar.
8. Nästan lika säkert som motorplan men mycket billigare.

Fördelarna som uppstår genom Tan Hoo's trampmaskin har patenterats i åtskilliga länder och patent har också sökts för Sverige.

Om vi ser närmare på skisserna ser vi på fig. 3 planet mekanism uppifrån. 1, 2, 3 och 4 äro kugghjulen. 3 och 4 har med en frihjulmekanism förenats med drivaxeln på så sätt att de båda exempelvis

driver när de vridas åt höger, alltså kommer frihjulet på 3 och 4 att verka då resp. hjul vrids åt vänster.

När alltså 3 och 4 vrider åt höger driver de samtidigt 5. I 3 och 4 griper kugghjulen 1 och 2 som äro fast förbundna med de små kugghjulen 6 och 7. I 6 och 7 griper också de stora kugghjulen 8 och 9 in, vilka sitta vid trampedalerna 10 och 11.

Om man trampar pedal 10 framåt kommer kuggdrev 8 att vridas i samma riktning, 6 i motsatt medtagande kuggdrev 1, som då påverkar kugghjul 3, vilket vrids åt vänster i frigång (samtidigt som kugghjul 4 vrids åt höger och driver drivaxeln) och 2 motsatt mot 1, 7 motsatt mot 6, 9 motsatt mot 8. Pedal 11 vrider sig motsatt mot 10. Sätter vi i gång 11 så sker proceduren tvärtom. När 10 driva sköter frihjulmekanismen om att 4 driver drivaxeln 5 och att 3 går i frigång. På så sätt går drivaxeln nästan utan avbrott.

Drivaxeln är antingen direkt kopplad till propellern (fig. 1) eller också kopplad via en enkel rem, helst genom en kedja (fig. 2). Ett rätt val av kugghjulsstorlek 9 (8) och 7 (6) samt 2 (1) och 3 (4) åstadkommer önskad proportion mellan pedalhastighet och propellerns varvtal.

Följande fördelar kunna omedelbart fastslås:

1. enkel, solid konstruktion;
2. om flera trampmekanismer kopplas till kan flera personer hjälpa till att driva planet;
3. konstruktionen tar föga utrymme i anspråk;
4. föraren sitter upprätt — i motsats till i Hässler-Villingers plan — en sak som uppväger varje fördel av den liggande ställningen, eftersom föraren här kan stödja ryggen emot så att han inte, som vid liggande ställning, själv åker bakåt om han trampar alltför hårt.

Vidare har man vid upprätt ställning bättre sikt och jämviktsorganen fungera bättre.

5. Tack vare en speciell konstruktion ligger alla planets tyngre delar längst ner i planet varigenom tyngdpunkten blir väl fördelad — något som är betydelsefullt för stabiliteten.

6. Drivaxeln befinner sig i propelleraxelns förlängning eller parallell med denna. Energiförlusten blir härigenom inskränkt till minimum. I Hässler-Villingers plan står tramanordningens axel lodrätt mot den över planet sittande propelleraxeln, överförandet sker med korsad rem som åstadkommer mycket lägre effekt.

Tyvärre har fördelarna ännu inte kunnat bevisas i praktiken då på grund av nuvarande omständigheter ännu intet flygplan med Tan Hoo-mekanismen kunnat byggas.

Först freden kommer att göra vidare forskning på detta område möjligt.

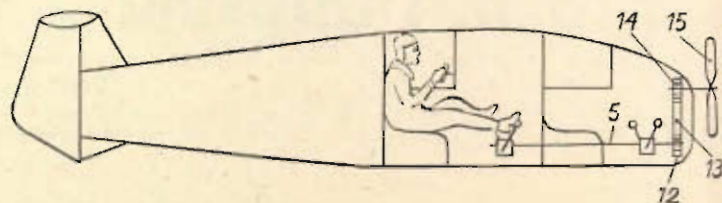


Fig. 2.



# Uppsala - ungdomens stad

**Karaktärsdning genom kamratfostran.** SVENSK FLYGTIDNING besöker Flygkadettskolan.

SVENSK FLYGTIDNING har många gånger tidigare förmedlat livfulla glimtar från kadetternas liv på den gamla goda tiden i Ljungbyhed, och det är därför helt naturligt att vi efter skolans förläggande till Uppsala upprätthåller kontakten.

F 20, som Flygkadettskolan officiellt heter, ligger numera inom Kungl. Upplands Flygflottiljs — F 16 — hank och stör några kilometer utanför själva staden.

Hela anläggningen verkar redan vid första anblicken idealisk, och den sympatiska adjutanten, löjtnant *Mangård* kan berätta, att alla trivs mycket bra såväl med förhållandena i förläggningsorten Uppsala som inom själva kadettskolan. Något annat kan man ju inte heller vänta sig, och det är endast att beklaga, att inte ännu flera av alla de tusentals unga pojkar, som drömma om flygutbildning under hela sin uppväxttid, få tillfälle att se sin ungdoms drömmar gå i uppfyllelse i denna underbara omgivning.

— Vi började den egentliga verksamheten här den 2 maj, berättar Flygkadettskolans populära chef, major *Grels Næslund*. Sedan dess pågick reservofficerskursen under hela sommaren fram till augusti, och i oktober började kadettskolans ordinarie kurser, som pågår till april nästa år.

— Mitt intryck är, att förhållandet till F 16 såväl som Uppsala stad och befolk-

**U**NGDOMENS FÖRLOVADE STAD har Uppsala kallats sedan långliga tider, men aldrig har väl den beteckningen varit så berättigad som just nu. Till alla sina gamla förnämliga ungdomsfostrande läroanstalter har staden i år även fått Flygkadettskolan — den enligt många mening kanske förnämligaste av dem alla.

ning är det absolut bästa tänkbara. Alla ha varit synnerligen älskvärda mot oss, inte minst vid universitetet, där många kadetter återfunnit gamla skolkamrater.

Den nya förläggningsorten har många fördelar även i övrigt, berättar major *Næslund* vidare för SVENSK FLYGTIDNING. För vår del är speciellt kontakten med de två andra krigsskolorna — *Karlberg* och *Näsby* — av största betydelse, och vi ha redan haft ett mycket givande samarbete.

I somras hade vi t. ex. stora samövningar, där armé- och sjökadetterna genomförde en landstigning med all modern material, som står att uppbringa, medan flygkadetterna understödde i luften. I det sammanhanget ordnades också en verkligt trevlig kvällsunderhållning ute i det fria. Dessa sam-

övningar anser jag vara av största betydelse för att bygga förståelse mellan försvargrenarna underifrån.

Även med I 8 och Arméns Underofficersskola — AUS — som också ligger i Uppsala, ha vi det allra bästa samarbete. Så ledes ha vi ordnat gemensamma fälttävlingar, där vi få mäta våra krafter mot varandra under idrottsliga former. Denna tid på året dominerar naturligtvis orientering och skjutning, som möter ett mycket livligt intresse.

I sommar ha vi också inköpt ett antal kanoter och helt nyligen två segelbåtar varigenom vi få tillfälle att lära oss behärska vattnet lika bra som luften. Kommer därtill, att kadettskolan i dagarna fått en egen skjutbana färdigställd, och dessutom tillsammans med F 16 en störr "idrottsborg" med gymnastiksal, badanläggning och simhall, så förstår man, att all har gjorts för att skapa en yttre inramning, som är värdig de blivande flygofficerna.

Kadettskolans egentliga byggnader utgöras annars av ett i modern stil byggd kanslihus och två inte mindre moderna flygelbyggnader, i vilka senare resp. äldre och yngre kurserna hålla till.

Allt är gjort för att under den strängande kadettiden skapa största möjliga trivsel såväl för lärare som elever



## Ämnar Ni flytta till Uppsala under år 1944—45.

Försäkra Eder då snarast om en av våra välplanerade lägenheter i nybygget kv. Ingegärd 6 vid Svartbäcksgatan 107. Denna fastighet ligger mycket fördelaktigt till för personal vid Kungl. Uplands Flygflottilj. Lägenheter finnes från den 1 jan. 1945 i storlekar om 1 rum och kök, 1 rum kök och matrum, 2 rum och kök samt 3 rum och kök. Samtliga utrustade med badrum och en synnerligen gedigen inredning. Ring eller tillskriv vårt kontor.

### H. S. B. i Uppsala

Kungsängsgatan 23, ingång fr. Vretgränd  
Tel. namnanrop "HSB".



Ingenting saknas heller i denna ungdomens högberg, vilket vi få tillfälle att övertyga oss om under en rundvandring genom hela anläggningen med yngrekursarnas chef, löjtnant *Knutsson*, som skicklig ciceron.

I kanslihuset äro ett stort antal lärosalar inrymda, där den teoretiska undervisningen bedrivs under ledning av ett antal kompetenta lärarkrafter, bland vilka vi återfinna segelflyginstruktören på F 16 löjtnant *Bergh*, löjtnant *Cappelen-Smith* m. fl. bekanta ansikten från Ljungbyhed. Chef för äldrekursarna är löjtnant *Jacobs-son*.

Vardera kursen på kadettskolan är uppdelad i fyra plutoner, vilka sedan i sin tur äro sammanslutna till två avdelningar med gemensamma lektioner.

Till undervisningens ändamålsenliga bedrivande saknas inga moderna hjälpmedel. Här finns filmrum, samlingsal för skrivningar och ett flertal mindre lektionsrum. Särskilt beundra vi en radiolektionssal, vars utrustning verkar tip-top i varje avseende. Det är många dyrbara flygtimmar, som sparas in genom en sådan anläggning. Inte mindre beundran väcker kollegierummet, som i elegans inte står något storbolags sessionssal efter. Redan det påkostade golvet imponerar högeligen, men så har också chefen för flygvapnet, general *Nordenskiöld*, betecknat det som flygets elegantaste golv!

Flygelbyggnaderna, där kadetterna bo, utgöras av tvåvåningshus med ett yttre, som utmärkes av rena linjer, och en inredning, som inte lämnar något övrigt att önska. Det är ingen lyx men praktiskt och trivsamt.

Varje pluton disponerar en halv våning. Kadetterna bo två och två i enkelt inredda rum. Två sängar, skrivbord, stolar, fåtölj, byrå, bokhylla och garderob. Många rum ha kadetterna dessutom förstått att sätta en personlig prägel på genom något enkelt arrangemang. I rummen finns "rinnande varmt och kallt vatten", som det står i hotellannonserna, och dessutom har varje pluton ett gemensamt duschrum.

Att förhöja trevnaden under fritiden bidrar ett sällskapsrum i varje våning till. Här finns radio, bekväma fåtöljer och litteratur, som intresserar kadetterna: dagspress och utländska facktidskrifter såväl som SVENSK FLYGTIDNING — naturligtvis.

Även källarutrymmena ha väl tillvaratagits, varför man i de undre regionerna finner inte endast cykelhall samt tork- och väskrum utan dessutom en skjutbana, där man livligt tränar sin färdighet i pistolskjutningens ädla konst.

Den f. n. mest utnyttjade byggnaden är emellertid idrottshallen. Här finns både gymnastiksal, bastu och simbassäng, som enbart den mäter hela 25 meter. När man ser kadetterna löga sig i det härligt rena vattnet, har man svårt att själv förbli åskådare. Det vattnas både i munnen och porerna.

I gymnastiksalen finns tennisbana upprättad, mer just nu intresserar man sig mest för handbollen. En serie planeras med närmare 10-talet lag från F 16 och F 20 i vinter. Det blir officerare, underofficerare, underbefäl och manskap vid flygflottiljen, som få mäta sina krafter med varandras lag.

I knivskarp konkurrens med idrottshallen kommer i fråga om popularitet kadettmässen, som hör till det yppersta vi sett i den vägen. Redan läget på en skogsbeklädd höjd med utsikt ned över slätten söderut inger en känsla av trivsel, som ytterligare förstärkes, när man kommer in i den smakfullt möblerade mässen. Konstverken längs väggarna stå i en klass för sig.

Här i mässen upptagas årligen de nykomna kadetterna i de äldres krets under en gemytlig ceremoni. Det är inte fråga om gamla tiders "livningar" från andra vapenslag, utan om en speciell flygtradition, som utvecklats redan under skånetiden och därför kallas "gåsfeften". Att den gör skäl för det namnet, förstår man av att ciceronen ideligen slickar sig kring munnen, när han berättar om denna festlighet.



Under samvaron mellan äldre och yngre kadetter sker också bäst den kamratuppföstran, som är grunden för all utbildning vid Flygkadettskolan. *Karaktärsdaning genom kamratfostran* kan alltså sättas som motto för det svenska flygvapnets officersutbildning. Det är ett av våra mest effektiva "hemliga vapen". G.



**Möbler - Mattor**  
**Gardiner - Armatur från**

**OTTO CARLSSON**

Svarlbäcksgatan 20

**MÖBELAFFÄR**

Tel. 31 634-35 027

UPPSALA



# Uppsala — studentstaden

Uppsala — en gång känt som den eviga ungdomens stad och en vetenskapens högberg har i dag en helt annan karaktär. Staden vid Fyrisån är en flygstad som få i Sverige och om dess ambitiösa flygklubb berättar vår Uppsalared. sign. "Stulf".

Uppsala flygklubb hör inte till landets äldsta men under de år den existerat har den arbetat sig uppåt och framåt som få andra.

Vid födelsen kunde klubben räkna 70 medlemmar och dess modellsektion började omedelbart sitt arbete tätt åtföljd av segelsektionen som började bygga en Zögling. Bristen på ritning försvårade arbetet — det blev att ta till bilder och de anvisningar man kunde hitta. Under två år slet och svettades man — men sedan var planet också färdigt!

Sundbro säteri

blev platsen för de första äventyren i luften. Mellan gärdesgårdar och diken härjade man under de första flygningarna.

Såpad startbana och gummirep vid starten förslog inte långt — först när en bil inköptes lyckades man uppnå ett halvt hundratal meters flykt. Då gick man tyvärr miste om "fältet" som på nytt blev den åker det ursprungligen varit och klubben blev husvill. Några företagsamma ungdomar bröt sig dessutom in i "hangaren" och gick balansgång på spryglarna — för att demonstrera sitt flygsinne? — och därmed var också klubbplanets saga all. Resten av klubbens tillhörigheter realiserades för 275 kronor och framtiden såg mörk ut för Uppsala flygklubb.

Men det blev luft under vingarna igen. 1941 fick man en Tempobyggsats och det blev på nytt att arbeta troget i två år in-



**Tel. 300 23, 303 26**

**Kungsängens Bomsterhandel**  
Kungsängsgatan 23. UPPSALA

## Uppsala flygklubb

nan planet var klart — i år kom starttillståndet som en trumpetfanfar inför Uppsala flygklubbs nya era. Fanjunkare Ake Fredin blev flyglärare och Erik Ersson segelflyginstruktör. De har haft glädjen notera ett strålande flygintresse — medlemmar mellan 15 och 55 år strömmade till och det är endast de spärrade fälten och den knappa tillgången på fritid som gjort att ett stort antal ännu ej hunnit klara sin utbildning. Tack vare ett välvilligt tillmötesgående från Flygvapnets sida har ett flygfält och hangarutrymme nu ställts till förfogande — i och därmed går klubben mot bättre tider och utbildningen har tagit ny fart.

Uppsalas borgare ger värdefullt stöd

Det är glädjande att finna att Uppsalas borgerskap är med sin tid och med ett handtag i rätan tid vill hjälpa ungdomen framåt i dess flygutbildning. En av SVENSK FLYGTIDNINGs vänner, dir. S. Ahlén i Ahléns Bilfirma har skänkt er

Om det gäller **glasögon, kikare, barometrar, termometrar, kompasser** — gå till

**ROSES Optik**

Optisk specialaffär. Grundad år 1857.

Drottninggatan 6, Uppsala

|  |  |   |  |
|--|--|---|--|
| <p><i>M. Charlotte Svenssons</i><br/><b>HANDSK- &amp; PARFYMHANDEL</b><br/>Grundad 1884</p> <p><b>Handskar</b><br/><b>Parfym</b><br/><b>Toilette-artiklar</b></p> <p>Drottninggat. 4 UPPSALA Tel. 30 511</p> | <p><b>A.-B.</b><br/><b>Söderbergs</b><br/><b>Tapet- &amp; Färghandel</b></p> <p>Svartbäcksgatan 2 UPPSALA<br/>Tel. 333 02, 303 02</p>                                    | <p><b>A.-B. G. A. Ulanders Effr.</b><br/><b>BAGERI</b><br/>Svartbäcksgatan 69.<br/>Uppsala<br/>Tel. 313 43</p> <p>Rekommenderas</p> | <p><b>G å N i</b><br/>till<br/><b>Radioaffären</b><br/><b>Gerhard Nyholm</b><br/>Syslomansg. 8 Uppsala Tel. 40 202</p>       |
| <p><b>A/B Axel Pettersson &amp; Son</b></p> <p><b>Bok- &amp; Pappershandel</b></p> <p>Vaksalagatan 14<br/>Tel. 30512</p> <p>Drottninggatan 6<br/>Tel. 38586</p> <p>UPSALA</p>                                | <p></p> <p><b>RESTAURANT TEWES</b></p> <p>UPSALA<br/>Drottningg. 5<br/>Tel. 38977</p> |   | <p><b>E. M. SÖDERLUND</b><br/><b>Ur- &amp; Optik A.-B.</b><br/><b>UPSALA</b></p> <p>Telefon 305 82<br/>Kungsängsgatan 11</p> |



# som blev flygets stad

## på väg mot framgång

110 hkr bogserbil till klubben. Vidare har klubbens ordförande dir. *Edlund*, som nyligen fyllde 60 år, gett 5.000 kronor i gåva. En del av det har gått till inköp av en Grunau Baby, en fallskärm och en barograf varpå resten använts för att hjälpa de mindre bemedlade klubbmedlemmar som visat det rätta flygintresset. Den 8 okt. hölls en flyguppvisning på Ärnafältet varvid dir. *Edlund* överlämnade Babyn.

F 16 med sin chef, överstelöjtnant *Lindh*, har varit ett gott stöd för klubbens verksamhet — hos dem har man alltid kunnat få hjälp vid behov.

Nya tag inför år 1945!

Klubbens verksamhet just nu? Ja, man byggen för brinnande livet en SG 38 och den är snart färdig — n. b. om man bara får tag i en bra bygglokal. Här finns en chans för en flygsinnad Uppsalabo att hjäl-



*Erik Ersson,*  
segelflyginstruktör i Uppsala flygklubb.

pa klubben — låt den få disponera en lämplig lokal mot en inte alltför stor hyra!

Nu senast har ett lag på 15 medlemmar ur Wasakårens vandrarscouts enrullerats i klubben som sålunda fått sina första flygscouter.


För att nu ta en överblick över klubbverksamheten så har det tagits 13 A-diplom och 1 B-diplom, fyra medlemmar har fått C-diplom och ett silver-C har tagits. 712 starter har gjorts med glidplanet. Många medlemmar står nu klara att avlägga A- och B-pröv.

Klubben har som sagt haft sina svårigheter att brottas med — men det svåra föret i portgången är nu förbi och den kommer att gå segrande framåt tack vare offervilja och ambition.

Till sist vill vi med en hönör hedra klubbens donatorer, som underlättat dess arbete, E. Ersson och H. Eriksson, som offrat tid och kraft för dess framgång och hela styrelsen som tålmodigt strävat framåt trots temporära motgångar.

Vi återkomma med flera rapporter och bilder. Uppsala blir staden med "air mind".

*Stulf.*

 **Blommor, alltid friska**  
**Yngve Janssons Blomsterhandel**  
Geijersgatan 15 Tel. 356 37 ankn. bost.  
UPSALA

VID BEHOV AV

## Pälsvaror

REKOMMENDERAS

### Körsnär M. Zamore

Tel. 30 770 Vaksalagatan 9 Tel. 30 770  
Uppsala



**HEMTREVNAD**

bliver resultatet med kvalitetsinredning från

**Upsala Möblerings AB.**

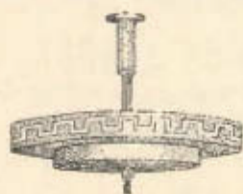
Svartbäcksgatan 11  
Upsala

## AB. ÅHLÉNS BILFIRMA

St. Persgatan 32 Tel. 391 60

UPSALA

Låt oss ta hand om Eder bil på vår moderna Bilservice. Vi ha även utbildad personal för övergående till trädestillat för småvagnar.



**EL-ARMATUR**

Största sortering

**A.-B. PETTERSSON & HAMMAR**

Drottninggat. 6 UPPSALA Tel. 31700

## Flygare!

gör Edra inköp hos

# Skö-City

Drottninggatan 1

Upsala

## KÄLLE

gengasaggregat demonstreras och försäljes av

## Bröderna Modin

Svartbäcksgatan 45, Uppsala  
Tel. Nannanrop

**K Ö P**

**ELU EXTRA LYX-kaffe**

från

Sveriges modernaste kafferosteri

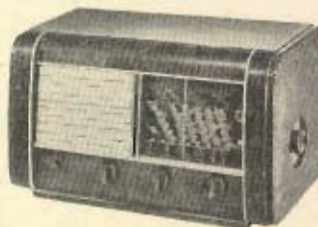
AKTIEBOL. ERIC LINDVALL  
ELUROSTERIET

Stockholm Uppsala Gävle

Hela familjens julklapp..

Det blir en riktigt trevlig och glad jul om Ni ger Er själv och familjen en

**LUXOR RADIO** i julklapp.



# Idrottsmagasinet

Svartbäcksgatan 10

UPSALA

Tel. 302 27, 352 27

**G. Albert Sjulander A/B**

**Färghandel**

Färger, Tapeter & Kemikalier

UPSALA

Svartbäcksgat. 16. Tel. 328 40

Järnbrogat. 50. Tel. 372 80



## Aera Nova Upsaliensis

Den gamle överliggaren trivs inte längre i sin stad. Vännerna på nationen har haft sina perioder då de varit borta — men det har gällt beredskapsperioder. Restriktionerna har lagt sin tunga hand på spritkassans förr så frikostiga mätglas, Gästis har slutits i SARAs yppiga och alltuppplukande famn. Inte ens gamla Bäckensgränd är sig lik längre och Islandsfallets sång har fått en helt annan skiftning.

Flygmaskinsbullret stör på mornarna och moderniserar kopparslagarna till en hangarverkstad vid varje tinning. Den gamle studenten med sin mångåriga sejour vid Alma Maters visdomsbrunnar ser med vemod på sin gulnade mössa och konstaterar att dagens Uppsala bär vingar i mössan och att mörkblå kommiss fördunklar Dragets ljusa charm.

Men vem bryr sig om en gammal filosofis bekyttade blick på sin ungdoms stad. Under dömen och Vasaborgens tegelröda murar se vi i framtidsvision morgondagens svenska ungdom tåga fram — flygälderns ungdom — med sund själ i en sund kropp och ansvarskänsla, pliktmedvetande och "fighting-spirit" som ledmotiv. Aera Nova Upsaliensis vincit — den nya Uppsala-aeran segrar!

Juvenus.

## Tack!

Till Direktören för *Söderlunds Ur och Optik* framföres härmed ett förbindligt tack för den värdefulla gåva, som erhållits genom SVENSK FLYGTIDNINGSS Uppsala-representant.

*Underofficerskåren F 16 och F 20.*

## Västsvenskt taxi-flyg...

(Forts. från sid. 27)

någon vital maskindel går sönder i en fabrik långt uppe i Norrland. Hela fabriken med en arbetsstyrka på kanske 500 man blir stillastående. Var och en förstår, vad en flygtransport därvid kan spara in i tid och pengar!

Inte heller står man främmande för tanken på anskaffande av ett ambulansflygplan för den bohuslänska skärgårdens behov. Man räknar med att kunna intressera Röda Korset för projektet. Skulle detta inte lyckas, kan planet under "dötid" användas för rundflygningsverksamhet i Göteborg.

Med hjälp av billiga amerikanska sportflygplan skall Göteborg också få egen flygskoleverksamhet, där man får lära sig motorflyga för endast 25 kronor i timmen. Likaså skall en omdömesgill flygare till ett anständigt pris kunna hyra ett lättare flygplan för sin privata träning eller nöjesflygning. I glädje och sorg hyr man...

Naturligtvis vill man redan från början gå in för intimast möjliga kontakt med luftfartsmyndigheten och fylla alla de höga anspråk, som ställas på privata flygbolag.

Sålunda kommer Taxi-flyg t. ex. att starta en egen verkstadsrörelse för att handhåva värden av de egna planen och dessutom stå självägande privatflygare till tjänst.

All flygande personal skall ha militär utbildning vid flygvapnet. 1.000 timmars flygtid och B- eller C-certifikat är minimifordringar vid anställande av förare. Mekanikerpersonalen skall likaså ha militär utbildning vid flygvapnet samt mekaniker-certifikat, och för verkstad och material skall endast av luftfartsmyndigheten godkänd teknisk personal anlitas.

Göteborg har alltså all anledning att se optimistiskt på sin framtid som flygcentrum i Västsverige under den stundande flygäldern.

G.



Damväskor

Reseffekter

Plånböcker

Portföljer

Portmonnäer

Officerskoppel

Walfrid Anderssons Sadelmakeri A/B

Kungsängsgatan 4,

UPSALA

Tel. 30641



A. P. Lagerqvist A/B

JÄRNHANDEL

Tel. 39600

Vretgränd

UPSALA

— Rekommenderas —

Värme, Sanitet  
Reparationer

C. H. Swahn Eft. A. B.

34454 Telefon 37754  
UPSALA



De två

göra sina inköp bäst hos:

A/B Uppsala  
Glas och Porslin

Svartbäcksgatan 17

FLYG DIREKT till

JOHN LINDGREN'S

GARNAFFÄR

Svartbäcksgatan 20

UPSALA

Där Ni alltid finner senaste nytt i

GARNER, TRIKÅ

HANDARBETEN

BARNKLÄDER M. M.

Största **vinsten** gör den  
som ringer

**37542**

vid tanken på köp, byte eller hyra av radio

Vi demonstrera och försälja ett flertal välkända svenska och utländska fabrikat. Beg. apparater tages i utbyte.

A/B VELOCIPEDAFFÄREN VICTOR

Tel. 37542

Svartbäcksgatan 18, UPSALA

Tel. 37542



Uniformsmössor,  
Kattar och  
Handskar

bäst hos

P E T E R S E N S

Svartbäcksgatan 1 UPSALA Tel. 31054



# NORRLANDSFLYG - stark sak som kommer

**F**RAMTIDSLANDET NORRLAND behöver flyttas "närmare det övriga Sverige" — därom äro alla överens. Men få ha så målmedvetet gått in härför som direktör Burström i Luleå.

Vid ett samtal med SVENSK FLYGTIDNING berättar han om arbetet på att intressera den allmänna opinionen för ett starkt NORRLANDSFLYG — vilket också blivit det karaktäristiska namnet på det bolag, som startades för att tillvarata de övre regionernas behov av flyg.

Från början möttes Norrlandsflyg av rätt minimalt intresse, men man arbetade oförväget vidare mot sitt mål, som var — och fortfarande är — att ha en skaplig organisation färdig, när kriget tar slut, med flygplan och tränade piloter, som passa dessa trakter, där det är så många speciella förhållanden, som göra sig gällande.

För att få lämplig träning har man därför flugit åt armén och på så sätt hunnit få en ganska avsevärd erfarenhet av hur det är att färdas här uppe.

Vår avsikt har alltså aldrig varit, framhåller direktör Burström med skärpa, att söka bilda något konkurrentföretag till ABA. Däremot hoppas vi få tillåtelse att komplettera Riksflyglinjen genom att samla upp passagerare till denna flygets stambana från de inre delarna av Norrland.



Direktör Burström

Vi ligger därför i underhandlingar på olika håll om inköp av flygplan i storleksordningen 5—10 passagerare. För närvarande ha vi endast 3—4-sitsiga mindre maskiner, vilka vi hoppas få användning för som skol- och träningsplan.

En speciell svårighet i Övre Norrland erbjuder landningsmöjligheterna. Flygfält finnas som bekant endast i mycket begränsad omfattning och huvudsakligen i kustremsan. Inte heller ställer det sig lätt att anlägga nya flygplatser på alla de platser, som böra få flygförbindelse.

Man måste därför i dessa trakter från början gå in för sjöflygplan. Vatten finns ju praktiskt taget överallt i Norrbotten och framför allt där det är större bebyggelse och

där turisterna dra fram. Sjöarna häruppe ha dessutom den fördelen, att man mycket lätt kan nå fram till stranden utan några extraanläggningar. Det är alltså mycket goda landningsmöjligheter.

Vi håller också ögonen öppna på helikopterfronten och följa utvecklingen med största intresse. En helikoptertyp, som är snabbare än hittills använda, kommer säkert att göra sig mycket bra häruppe.

Det senaste meddelandet om Luftfartsmyndighetens ställningstagande till taxi-flyget och det civila flyget över huvud har inte väckt enbart entusiasm i Norrbotten. Skall det verkligen vara nödvändigt, att varje flygbolag håller egen stor verkstad, frågar man sig och tillägger:

— Räcker det inte, att det finns en ordentlig verkstadsbildning på varje plats? Om två eller flera flygföretag ha samma förläggningssort, borde det väl räcka med en gemensam verkstad. I varje fall hoppas man, att dessa bestämmelser skola modereras, när tiden är inne.

Däremot håller direktör Burström naturligtvis fullkomligt med om, att såväl flygarnas utbildning som materiellens skötsel måste vara tip-top. Man måste under alla förhållanden fordra absolut säkerhet av taxifyget, och ur den synpunkten äro tvåmotoriga flygplan givetvis idealet.

Å andra sidan visar erfarenheten från flygningar med enmotoriga plan, att de äro mycket fördelaktigare. Det vore därför (Forts. å sid. 55)

## TURISTER!

En bra inköpskälla för sport och camping är

*Sundbaums*  
Järnaffär  
LULEÅ

Telegramadr.: Hjsundbaum - Telefoner: Affären 2037 - 2043, Kontoret 1771 - Postgiro: 60230

Norrländska  
Motorkompaniet  
Luleå och Boden  
Rekommenderas

**Störst och Bäst** när det gäller

**J** Tekniska artiklar,  
**A** Sjukvårds- och För-  
**L** bandsartiklar, Kame-  
**A** ror och Fotografiska  
artiklar, Framkallning  
och Kopiering.

**Färg- och Droghandel**  
Luleå Tel. 2229

När det gäller:

ARBETSKLÄDER, UNDERKLÄDER,  
MANFAKTUR, STRUMPOR  
och TRIKÅ

Kom ihåg

**AB. Arbetarnas Inköpscentral**  
Vid salutorget LULEÅ Tel. 3121

*Nyheter* för Julen  
inkomna i stor sortering

**Aug. Johanssons Skoaffär**  
Tel. 2289 LULEÅ Tel. 2289

**A. Ahlstrand**

Glasmästare

Tel. 2086 Luleå

REKOMMENDERAS

Allt i glas

**BRANDFORS JÄRNBOLAG**

Tel. 2238, 2150

LULEÅ

Leverantör till F 21.

Leverantör till F 21.

REKOMMENDERAS



## VI PRESENTERA:



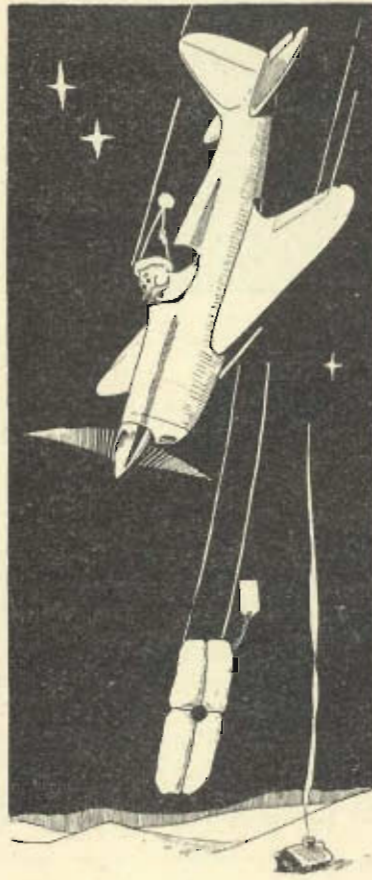
Helge Lövkvist,  
färdmekaniker i ABA och en av  
veteranerna inom svenskt flyg.

Han föddes i Östergötland den 1 febr. 1895 och fick sin första kontakt med flyget, när han under mobiliseringen år 1914 blev kommenderad som vakt vid den på Gärdet i Stockholm nödlandade Polner-Weilandtska "Albatrossen". När det samma år skulle tagas ut personal från Fälttelegrafkåren, för att bilda den s. k. Flygavdelningen på Malmslätt finna vi Lövkvist bland de anmälda och antagna. Nu följde under kriget en omväxlingsrik tjänstgöring, som kulminerade i en äventyrlig flygning till Finland som mekaniker på ett plan, som ställdes till finnarnas förfogande år 1918. Året därpå bildades Svensk Lufttråfik AB och då återfinna vi L. som en av de första anställda. Här fick han vara med, då det svenska trafikflyget tog sina första stappande steg. 1920 flögs sträckan Malmö—Warnemünde två gånger i veckan med en Junkers F 13 och följande år gjordes provflygningar på linjen Stockholm—Reval. Samma år upphörde bolaget, och L. hamnade på Flottans flygavdelning i Stockholm, där han ett par år arbetade under Ahrenberg. L. nöjde sig emellertid inte med vad han här i landet kunde lära sig om flyg. Amerika lockade och år 1923 bygger han de Havilland-maskiner hos Whiteman's i New Jersey. År 1925 kom han åter till hemlandet och blev genast ett gott tillskott till Aeroports skickliga mekanikerkår. Att berättas närmare om de intressanta år, som nu följde, skulle bli alltför omfattande. De, som haft nöjet att vara med, när Lövkvist någon gång kommit i berättartagen veta emellertid att raden av spännande upplevelser är oändlig. Speciellt kära minnen har han från den tid, då han var medhjälpare åt Ahrenberg på hans Sverige-runt-tur-  
när.

Lövkvist har en rad utmärkelsetecken, däribland Finska Tapperhetsmedaljen och Finska Minnesmedaljen från förra kriget. Hans största hobby är som sig bör flygning. S. W.

Inför 1945:

Krigsflyget står snart  
i fredens tjänst!



Till alla våra läsare, medarbetare och annonsörer framföra vi en önskan om

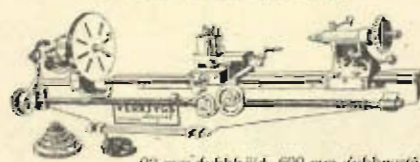
**GOD HELG 1944**

OCH EN

**GOD FRED 1945**

SVENSK FLYGTIDNING

**VLG Svarven**



90 mm dubbböjd, 600 mm dubbnådd

Idealet för modell- och experimentarbeten. Beskrivning i vår katalog nr 10 som dessutom inneh. rikhaltig sortering verktyg etc. Sändes gratis på begäran.

**VERKTYGS-Lagret**

GÖTEBORG

Drontninggatan 25

Nytt segelflyghöjdrekor  
i Finland



Löjtnant Tarkkonen.

Trots kriget har utvecklingen inom Finlands segelflyg oavbrutet fortgått. Där om vittnar det nya höjdrekor 4.750 m, som sattes av löjtnant Pentti Tarkkonen i Jämijärvi den 18 juli i år, samma dag Guld-Fägerblad förbättrade det svenska höjdrekor.

Om sin flygning berättar löjtnant Tarkkonen följande för SFT:

"Starten skedde med Weihe kl. 12.20. Efter fem minuter fick jag avkopplings-tecknet vid 250 m höjd. Variometern visade genast i början 2 m/sek., och efter det jag under några kurvor sökte bättre anslutning, steg den till 3 m. Snart nådde jag molngränsen vid 650 m, och instrument-flygningen började.

Efter att ha funnit uppvindskärnan pekade variometern på 3—4 m. Stigningen intill 1.500 m skedde normalt. Barografkurvan utvisar härefter en stark stigning, och variometern nådde sin maximigräns, d. v. s. 5,5 m/sek. Under de följande 2.300 m har hastigheten ur barogrammet uträknats till c:a 13 m/sek. Fuktigheten började kondensera sig redan vid 1.500 m höjd på kabinens fönster, flygkroppen och vid vingarnas framkant. Isbildning hotade. Vid c:a 3.000 m höjd bekräftades mina farhågor. Venturirörets tillfrysning försatte girindikatorn ur funktion vid 3.500 m höjd. För att undvika detta hade jag dock före starten fäst en gummislang vid girindikatorn, varvid jag genom att blåsa i slangen åter kunde få liv i instrumentet. Men öppningarna till venturirören voro även tillfrysna, så att ingenting annat hjälpte, än att komma ut från molnet ett slag för att begrunda situationen. Jag var då på 3.800 m höjd. Jag lösgjorde gummislangen till venturiröret, och efter åtskilligt blåsande började girindikatorn till min stora glädje åter visa livstecken. Höjden hade nu sjunkit till 3.400 m, varför jag hastigt återvände in i molnet. Uppvinden fann jag snabbt, och under fortsatt blåsning i gummislangen fick jag girindikatorn att åter fungera, om ock något svagt. Vid 4.000 m höjd stannade hastighetsmätaren till följd av tillfrysning. Det vållade ej

(Forts. å sid. 55)

**Rautatiekirjakauppa O/Y**

i Helsingfors distribuerar och tar emot beställningar på SVENSK FLYGTIDNING i Finland.



# Storrederierna satsa på

# BJÖRKVALLSFLYG

*Skandinaviska Aero AB välver stora planer*

"Ring, så hämta vi" — den gamla taxi-parollen har satts som motto för den kundtjänst, som dir. *Ake Forsmark* i framtiden kommer att bjuda den flygsinnade allmänheten genom sitt trafikföretag, som länge befunnit sig i rask frammarsch och den 28 november inledde en ny epok i utvecklingen.

Rörelsen började strängt taget redan för fjorton år sedan med *Kurt Björkvalls* flygningar för turister i de svenska fjällen och kan därför räknas som Sveriges näst äldsta företag med förvärvsmässig flygverksamhet på programmet.

Redan på den tiden var verksamheten mycket framgångsrik, och den kompletterades successivt med rund- och taxiflygning samt flygfotografering. Kring *Kurt Björkvalls* namn stod en gloria av äventyr och bragd, och för varje svensk grabb var han den store idolen.

Även bland framsynta affärsmän hade *Kurt Björkvall* många beundrare och vänner. En bland dessa var *Ake Forsmark*, en ung driftig man med utpräglad affärsbegåvning.

Den 28 november 1934 företog *Kurt Björkvall* sin första flygning med betalande passagerare i Sveriges första waco-plan. Det var *Ake Forsmark*, som då träffade den bekante flygaren för första gången. De blevo redan från början goda vänner, och det var inte svårt att förstå, att det ur ett samarbete mellan dessa två skulle kunna växa fram något stort.

Fem år senare — den 28 november 1939 — fingo de båda kompanjonerna ett stort rek.-brev från Kungl. Patent- och Registreringsverket. Det var handlingarna för *Aktieföretaget Björkvallsflyg*, vars registreringspapper dagen innan undertecknats på verket.

Men tiden rider fort, och efter ytterligare fem år — den 28 november 1944 — står *Björkvallsflyg* färdigt för nästa stora steg. "Scandinavian Airways" med en halv miljons aktiekapital.

Dessförinnan har emellertid mycket skett, som kan vara värt att räddas åt eftervärld-

## Jubileumsfest med flygdop

den. Under direktör *Forsmarks* säkra ledning har *Björkvallsflyg* uträttat storverk. Huvudsakligen för försvarets räkning har man flugit mer än 4.300.000 kilometer, d. v. s. drygt 100 gånger jorden runt vid ekvatorn. Flygplansparken har utökats från ett enda plan år 1939 till fjorton i år.

I anslutning till *Norrhälje* flygplats invigdes förra sommaren en hangar- och verkstadsanläggning, som under namnet *Skandinaviska Aero A.-B.* stått *Björkvalls-*



*Dir. Ake Forsmark, ett av svenska fredsflygets stora namn.*

flygs egna plan såväl som det svenska civilflyget i allmänhet till tjänst. Här har samlats en stab av ingenjörer och arbetare, som äro så väl skickade för sina uppgifter att de inte ens stå främmande för skapandet av egna konstruktioner, vilket framtiden väl kommer att utvisa.

När kriget i Europa upphör, kommer företaget att betydligt utvidga sin verksamhet. Taxi- och turistflygningen skall förbättras genom inrättandet av flermotoriga flygplan, samtidigt som frakt-, reportage- och kartläggningsflygningen får sitt verksamhetsfält utvidgat genom rationalisering av den tekniska utrustningen.

Dessutom har bolaget hos Kungl. Maj:t ansökt om tillstånd att få öppna en linjetrafik, vilken kan bli en värdefull utbyggnad av det svenska trafikflygnätet, närmast som "feeder-lines" till ABA:s rikslin-

jer. De planerade linjerna skulle bl. a. sträcka sig Stockholm — Leksand — Östersund — Karlstad — Göteborg, Stockholm — Karlskoga — Göteborg — Varberg — Halmstad — Hälsingborg — Malmö — Kristianstad — Kalmar — Västervik — Stockholm samt Göteborg — Växjö — Kalmar och Stockholm — Norrtälje — Mariehamn (på Åland).

Denna utvidgade verksamhet kräver naturligtvis en betydande kapitalinsats, och som ett första led i utvecklingen har aktiekapitalet höjts från 150.000:— till en halv miljon. Aktiemajoriteten har förvärvats av ett konsortium göteborgsredier, där den framsynte direktör *K. R. Bökman* i Svenska Lloyd är huvudintressent, och där Amerikalinjen representeras av direktör *Erik Wijk* och Ostasiatiska Kompaniet av direktör *Dan-Axel Broström*. Tillsammans med dir. *Bengt Falk* bilda dessa redierchefer nu bolagets nya styrelse, medan *Ake Forsmark* fortfarande kvarstår som verkställande direktör.

Samtidigt har det utökade flygbolaget antagit namnet *Skandinaviska Aero A.-B.*, medan anläggningen i *Norrhälje* får namnet *Björkvallsflyg*, vars stora good-will värde på så sätt fortfarande bibehålles.

Dessa glädjande nyheter offentliggjordes jubileumsdagen — 28 nov. — vid en lunch på Ambassadeur, till vilken inbjudits representanter för Försvarsstaben, Luftfartsmyndigheten, Radiotjänst, stockholmspressen och SFT. Dir. *Björkman* presiderade, byråchefen *Ljungberg* liknade jubileumsfesten vid ett dop, där de närvarande voro faddrar till en ny mäktig gren på det europeiska trafikflygträdets, och riksdagsman *Franzon* i *Norrhälje* hyllade företagets chef, dir. *Ake Forsmark*, som i sin tur skildrade de gångna årens arbete, kamp och framgångar samt redogjorde för de stora framtidsplaner som *Skandinaviska Aero A.-B.* välver.

Bättre hade ett jubileum knappast kunnat firas. Och litet till mans frågade vi oss nog: vad ha vi att vänta från det hållet efter nästa "femårsperiod" — den 28 november 1949? G.





## Örebrokrönika:

# Kexstaden med traditioner

siktar högt

Örebro kan stoltsera med många vackra traditioner men har samtidigt också alltid visat sig ha förmåga att följa med sin tid. Ett av de i flygarkretsar mest påtagliga bevisen härför är väl, att staden har en av landets äldsta flygklubbar, som just nu med idel unga krafter går in för att göra kexstadens ungdomar till landets mest flygsinnade ungdom.

Redan 1924 lades grunden till den nuvarande Örebro Bil- och Flygklubb. D. v. s. från början var det nog mest bilklubb, i vilken man var klarsynt nog att infoga en flygsektion. I dag dominerar flyget fullkomligt, och vad aktiviteten beträffar, så skulle man faktiskt kunna kalla det hela "flygklubb med bilsektion", men med tanke på traditionens makt har man inte gått så långt.

Klubbens ordförande, major *Gust. Malmros*, poängterar också vid ett samtal med SVENSK FLYGTIDNING, att modell- och segelflyget under kriget fullkomligt dominerat klubbens verksamhet. En tid bedrev man också i mindre skala motorflyg i klubbens egen Klemm, men i år har man sålt planet till *Hans Pettersson* — mest känd som "Hans i Orsa" — och helt koncentrerat sig på det motorlösa ungdomsflyget.

För att få verklig luft under vingarna har man gått i författning om inköp av ett högvärdigt segelflygplan. Man hoppas naturligtvis att få statsanslag till ett sådant, men för att säkra klubbens del av kostnaderna har man redan nu satt igång en insamling bland "the upper ten" i den goda kexstaden. Resultatet har heller inte låtit vänta på sig — 10.000: — kronor på några veckor är inget dåligt resultat.

Men så har klubben också som skattmästare lyckats förvärva en sådan kapacitet som grosshandlaren *Albin Rapp*, vilket ju redan det inger ett verkligt förtroende hos alla frikostiga donatorer. Dir. Rapp be-

klagar sig inte heller över Örebrotrakten "flygsinne", när han tar emot Svensk Flygtidnings utsände i sin bostad. Tvärtom har han enbart glädjande saker att förtälja. Klemmen t. ex. tjänade man ihop till på en flygdag, och nu har man grunden lagd till inköp av det högvärdiga segelflygplan, som alla segelflygare redan gå och längta efter.

Klubbens omkring tvåhundra medlemmar äro uppdelade i tre olika sektioner bil-, motorflyg- och segelflygsektionen, som ha var sin kassa. Därtill kommer modellflygklubben Hobby, som i viss mån också räknas som en särskild sektion. Det hela verkar rätt tillkrånglat, men i själva verket är det endast ett bevis på klubbens perfekta organisation. Dir. Rapp förstår också väl att förvalta klubbens pund till allmän belåtenhet.

Därför väger hans ord också tungt, när han yttrar sig om segelflygets ekonomiska problem över huvud. — Statsmakterna äro nog litet för njugga. Nog tycker man med tanke på segelflygets stora betydelse

# SVENSKA SKIFFEROLJE A.-B.

ÖREBRO

TELEFON: VÄXEL 19195

LEVERERAR FÖRUTOM OLJA OCH BENSIN:

AMMONIUMSULFAT

Gödningsmedel.

ORSTEN . . . . .

Krosstorlek 20-50 mm lämplig för betonggjutning och vägfyllnad.

SKIFFERASFALT . . . . .

För pappfabrikation, asfaltisoleringar, färgindustri etc.

SKIFFERASKA . . . . .

För trossbottenfyllnad, plattillverkning m. m.

SKIFFERSTYBB . . . . .

För flygstartbanor samt idrottsplatser.

SVAVEL . . . . .

För cellulosa-, gummi- o. elektrokemisk industri.



att statsstipendierna bort bibehållas som förut upp till 30 års ålder, eller åtminstone till 26 eller 27 år. Den som vill bli flygare, börjar faktiskt ett spel med livet som insats. Själva segelflyget är visserligen på grund av alla stränga kontrollåtgärder praktiskt taget riskfritt. För den skull är det ändå inte precis som att spela ping-pong. Bl. a. ställer det sig litet dyrare. Därför behöver vi både statsanslag och flera donatorer.

Så långt dir. Rapp, som även berättar, att klubben åtnjuter kommunalt stöd i form av fria lokaler för modell- och segelflygbygget. Vad han däremot *inte* berättar, det är, att klubbens största donator heter — Albin Rapp! Det är mer än en tusenlapp, som vandrat vägen från hans plånbok till flygklubbens kassa. Ja, det har t. o. m. hänt, att ända upp till fyra örebropojkar samma ållebergssäsong fått segelflygutbildning genom Rapp-stipendier. Det känner visserligen alla örebroare till förut, men det skadar inte, att allt Sveriges folk får veta, vilka hedersmän det finns. Därför må det nämnas här.

Örebroklubben håller sig också med egen flott lokal — eller rättare sagt: bröderna Dieden håller klubben med den — och adressen är Stortorget 19, om någon inte skulle veta det. Där träffar vi den mångårige sekreteraren, folkskollärare Nils Bäck, som kan berätta många gamla roliga minnen från den tid, då det begav sig och klubben ännu kämpade med sina första svårigheter. Men han kan en sak till, den gode Bäck: hålla ordning på papper — och det gör han med besked! Sällan skådade man ett mera välskött sekretariat än här.

På Svenska Skifferoljebolaget finner vi konstruktionschefen, civilingenjör Nils Bergensträhle, som med den äran sköter sin syssla som segelflygets gruppchef. Han beklagar, att fältet under sommaren varit helt avstängt för segelflygarna, men vi kan trösta honom med att praktiskt taget samtliga klubbar denna sommar brottats med samma problem. Den svenska igelkotten har gott om både taggar och minor, och när försvaret så fordrar, måste även en så livsviktig sak som segelflyget stå tillbaka.

Alltnog, sedan i höstas har man åter fått segelflyga, tills vidare på söndagarna, och det säger sig självt, att ingen söndag förblivit outnyttjad. Därför ha klubbens instruktörer, de sympatiska segelflygarna Lennart Kjellgren och Göran Lindholm svarat.

Kjellgren, som redan i maj genomgick segelflyginstruktörskursen på Alleberg, berättar, att intresset bland stadens ungdom är minst lika gott som hos donatorerna, och det är ju strängt taget det viktigaste. Självt svarar han för B- och C-skolningen, medan Göran Lindholm har hand om nybörjarna. Två ting står på Kjellgrens önskelista: "för det första ett bogserplan ett släpa upp med, så att vi kan få termikanslutning, och för det andra möjligheter till blindflygutbildning".

Göran Lindholm, som efter genomgången glidflyginstruktörskurs överlämnar ledarskapet inom modellflygklubben Hobby till Börje Kjellström, har inte helt kunnat släppa sin gamla hobby. Således representerade han Sverige i landskampen i Jämsjörvi, och den uppgiften skilde han sig från som bäste svensk. Det är också han, som visar Svensk Flygtidnings representant Hobbys förnämliga bygglokal, där många fina modeller konstruerats och byggts.

En annan lokal, där det byggs minst lika flitigt av segelflygarnas bygglokal, där Erik Norrby residerar nästan varje kväll. Men så blir det också resultat av bygget. Bättre än med en eloge till denne tragne tjanace i segelflygets örtagård kan vår Örebrokrönika icke sluta.

Wille.



"Tusan också — jag tror skidan gick nu igen!"

## Byggsatsförsäkring —

*en ny form av kaskoförsäkring  
för glid- och segelplan*

Försäkringen är bra att ha då planen kvaddas och lämpar sig särskilt väl för klubbar, som själva ombesörja sina reparationer.

Byggsatsförsäkringen blir betydligt billigare än vanlig kaskoförsäkring.

Skriv eller ring till Fylgia, när försäkringarna skall ordnas. Vi lämna gärna offerter och alla erforderliga upplysningar.



FÖRSÄKRINGS A. B.  
**FYLGIA**  
STOCKHOLM 7



# KARLSKOGA FLYGKLUBB

## LÖSER FRITIDSPROBLEMET

### Mönsterklubb med socialt medvetande

Det var säkert många — även inom mer initierade flygarkretsar — som visade en förvånad uppsyn, när chefsinstruktörens årsrapport nyligen framlades och bland mycket annat utvisade, att Karlskoga Flygklubb ryckt upp i den absoluta täten bland landets flygklubbar.

Den som en längre tid har haft tillfälle att följa Karlskoga Flygklubbs målmedvetna utveckling blir emellertid inte lika överraskad av årets goda prestationer. Det är endast ett resultat av det utomordentligt skickliga arbetare, som utmärker klubben i sin helhet. Det är inte heller produkten av en tillfällig segelflyghausse eller lidnersk knäpp utan snarare ett led i utvecklingen, som kommer att fortsätta mot än större framgångar. Det gäller alltså för stor-klubbarna att se upp!

Den egentliga livsgnistan är säkert den sociala prägel, som sätter sin prägel på klubben i högre utsträckning än någon annan klubb. Hela Karlskogatrakten domineras ju av Boforsverken, och de flesta klubbmedlemmarna äro verkstadsarbetare, som ha det trångt och besvärligt hemma.

Modell- och segelflyget har alltså i Karlskoga löst en viktig del av det så omdiskuterade fritidsproblemet — och gjort det med glans! Just denna sociala sida av en flygklubbs verksamhet kan inte nog poängteras. Det är säkert den bästa lösning fritidsproblemet kunnat få.

Betecknande för Karlskoga är också, att den stora ungdomsgård, som anlagts genom Bofors' försorg, som en av sina mest uppskattade programpunkter i fråga om fritidsarbetet har modellflygbygge! Förståndaren för den riksbekanta ungdomsgården intygar också vid vårt besök, att modellflyget är en mycket uppskattad verk-

samhetsgren. Fördelen med modellflyget framför allt annat än ju, att pojkarna kan se sina skapelser flyga och tävla om bästa flygegenskaper.

Modellflyget bedrivs inte endast på Ungdomsgården utan också i KFUMs regi och i en skollokal, som måst tillgripas för att kunna inkvartera alla de intresserade och trägna modellbyggarna. Chef för hela verksamheten är ing. *Sven Åke Theder*.



Ing. Kea-Andersson,  
Karlskogaklubbens energiske ledare.

Målflygningen ombesörjes av ett par värnpliktiga flygförare vid Bofors, *Ture Palmqvist* och *Olov Wallin*, medan kapten *Bertil Linnemann-Janssen* svarar för motorflygsektionens arbete i stort. F. n. funderar man på att köpa in ett eget plan, och kan man bara finna någon lämplig typ till ett anständigt pris, så slår man till.

Segelflyget slukar emellertid för närvarande det dominerande intresset, och resultatet blev också enbart under sommarmånaderna ett 70-tal diplom, som tagits med klubbens två glidare, en SG 38 och en gammal G 9, samt två st. Grunau Baby.

Nästa år har man för avsikt att nå ett ännu mycket bättre resultat, och för den skull har man redan satt igång förberedelserna i form av teoretiska studier och glidplansbygge.

En meteorologikurs om 12 timmar under ledning av ing. *Kea-Andersson*, är redan avverkad. Därefter kom turen till övningar i blind- och instrumentflygningar med studiebesök i Karlsborg och prov i linetrainern samt en navigeringskurs i direkt anslutning till denna. Flygplanidentifiering etc. kommer också att ägnas berättigad uppmärksamhet. En fördel vid allt arbete är den goda tillgång på tekniskt material, som finns på Bofors.

Förman *Tonnie Johansson* är pappa för hela segelflyget. Honom träffa vi på klubblokalen, där väggarna äro prydda med statistiska diagram, som klart och tydligt ådagalägga frammarschen för Bofors segelflyg.

På bygglokalen omedelbart intill håller man på med en SG-byggsats, som man räknar med att få klar redan till jul. Ett flertal byggledare finnas på klubben, och förste man bland dem är ing. *Olle Johansson*, som vid sin sida har *Silversparre*, *Hennig Johansson* m. fl.

Segelflyginstruktörer äro — förutom *Sven Philip* — de båda motorflygarna *Palmqvist* och *Pallin*. De ha också ett verkligt ansträngande arbete.

Det mest glädjande med hela klubben är, att hela verksamheten drives helt frivilligt. Varken byggledarna, instruktörerna eller sekreteraren få ett öre för sitt uppoffrande arbete. Så länge en rörelse drives så ideellt, finns det också sammanhållning och framåtanda.

Karlskoga Flygklubb är alltså i mångt och mycket en mönsterklubb, och vi skola för vår del gärna återkomma till dess verksamhet med nya glimtar.

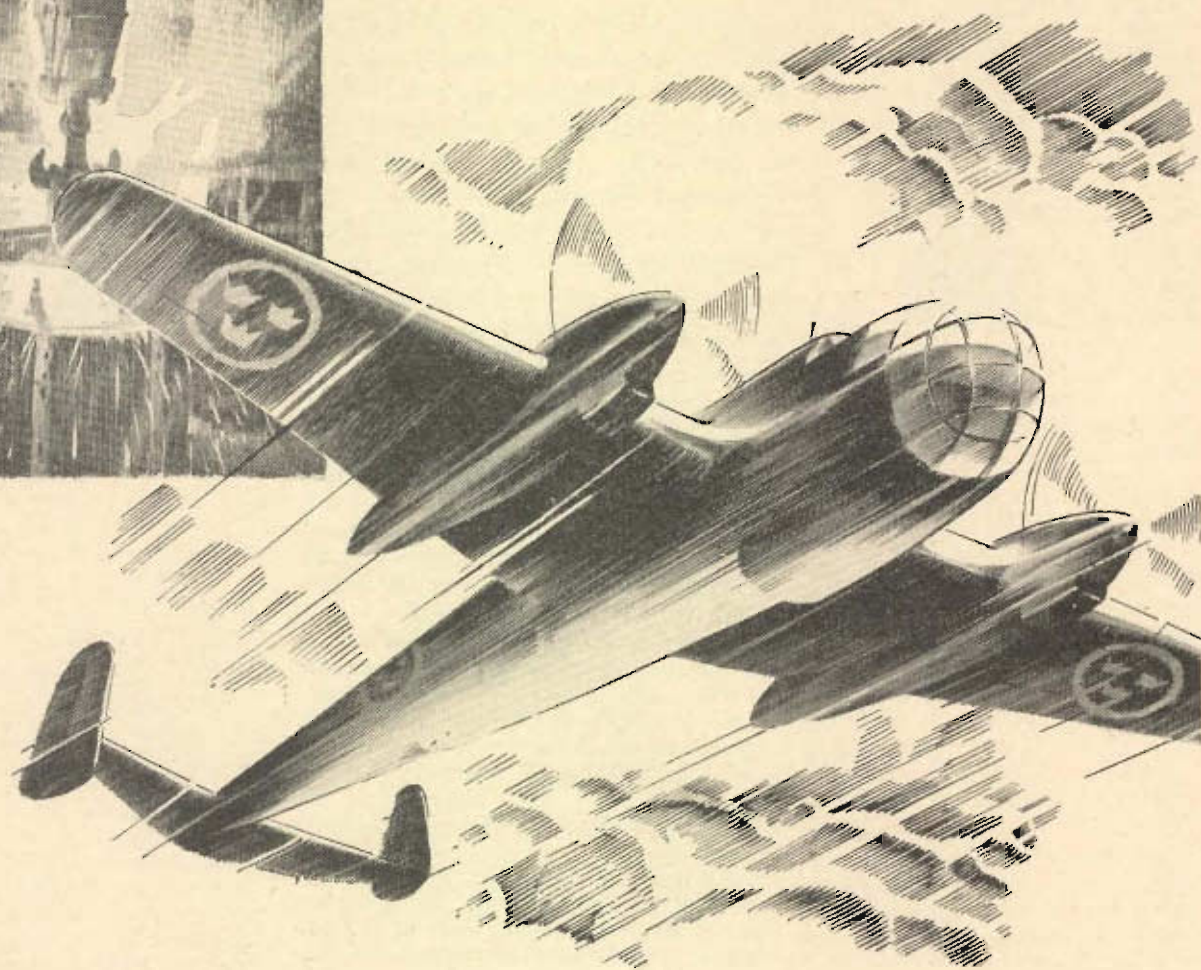
# A/B NORRLANDSFLYG

## L U L E Å





Högsta krav har skapat bästa stål



# BOFORS

*gör samma stål för Er!*

Sveriges försvarshberedskap har under krigsåren disponerat större delen av vår leveranskapacitet och våra stålkunders önskemål ha kanske ej alltid kunnat tillgodoses i full utsträckning.

Betydande utvidgningar i driftsavdelningarna, ett nybyggt metallurgiskt forskningslaboratorium och våra samlade erfarenheter från krigsårens forcerade kvalitetsproduktion ge oss nu åter möjlighet att betjäna den svenska stålmarknaden med snabba leveranser och omfattande service.

*Bofors tillverkar bl. a.:*

VERKTYGSSTÅL • KONSTRUK-  
TIONSSTÅL • HEJARSMIDE  
PRESSMIDE • KLENSMIDE  
STÅLGJUTGODS



**KVALITETSSTÅL**

AKTIEBOLAGET BOFORS • BOFORS



# Skånsk flygklubb med "fighting-spirit"



Ing. G. Brandoné.

Aeroklubben i Skåne har goda traditioner vid detta laget och SVENSK FLYGTIDNING har med anledning av de friska vindar som blåser i Malmö flygvärld, där Bulltoftas och sportflygplatsens öde är de stora problemen, passat på att intervjua ett par av klubbens stöttepelare.

När kriget kom blev det inte för den skull stopp i vår verksamhet, förklarar ingenjör Gunnar Brandoné. Tvärtom visade det sig att framför allt motorflygsektionen fick en ny verksamhet tack vare luftvärnets behov av målflygare. Detta har inbringat klubben inkomster, som framför allt bidrager till att finansiera de båda andra sektionerna — segel- och modellflyg.

Vi förstår den tydliga tillfredsställelse med vilken ing. Brandoné konstaterar detta med inkomsterna ty här som på alla andra ställen är det klubbens stora crux hur de skall kunna skaffa pengar. Staten och vissa andra myndigheter som har sitt ord med i laget har i vissa fall inte precis visat den rätta förståelsen för klubbens förtjänstfulla arbete.

I fortsättningen berättar ing. Brandoné att målflygningarna skett med klubbens olika plan, först med en CUB, senare med Bücker Student som fortfarande är i gång och slutligen har man också två Klemm 35-or. Klubbens SE-AKM är en original kabinmaskin, försedd med radioutrustning och blindflyginstrument för nattflygning. Genom radion har man möjlighet att ta emot säkerhetsmeddelanden från markradiostationen på Bulltofta.

## AEROKLUBBEN I SKÅNE

är en av landets förnämsta flygklubbar, vars framåtanda och initiativkraft tilldragit sig allmän uppmärksamhet. Inför freden rustar man sig nu med iver och planerar för fullt — något stando i klubbens verksamhet får icke förekomma i "dödläget" mellan krigs- och fredsförhållanden. SVENSK FLYGTIDNING har intervjuat ett par av klubbens ledande män för att få en inblick i planerna.

SE-AJY är ombyggd så att den kan flygas dels öppen och dels som kabinmaskin och är denna såväl som AKM försedd med värmeledning.

Tack vare denna möjlighet till motorflygning har klubbens medlemmar undan för undan kunnat friska upp sin flygförmåga och förnya sina certifikat.

På vår fråga om klubbens resurser för övrigt kan ing. Brandoné med berättigad stolthet peka på klubbens egen verkstad i stora hangaren på Bulltofta. En chefsmekaniker, Hjalmar Jönsson, själv gammal motorflygare och erfaren f. d. ABAMekaniker, med två medhjälpare har till sitt förfogande förstklassig utrustning som t. o. m. medger storöversyn på motorplanen med smärre undantag. De pengar som lagts ner på verkstaden är en kapitalplacering för framtiden, klubben kan därigenom efter kriget reparera och underhålla maskinerna för låga kostnader.

Genom klubbens stora omsorg om materielen, tillgången till ABAs verkstäder på Bulltofta, dess paroll "Safety first!" och en sträng disciplin hos såväl lärare som elever har Aeroklubben i Malmö — icke minst tack vare en klok styrelse — erhållit en förnämlig position bland landets flygklubbar. Den har också uppmärksamats av Luftfartsmyndighetens och KSAK:s ledning till gagn för klubbens fortsatta verksamhet.

På fråga om klubbens framtidsplaner, förklarar ing. Brandoné att allt är klart för motorflygutbildningens igångsättande så snart kriget är över. Maskinerna är väl lämpade för skolbruk om också en viss förnyelse krävs av flygplansparken. "Studenten" har 3.000 flygtimmar och varje Klemm 1.500. De är ju i prima skick tack vare den noggranna vården och reservmotorer finns — men som sagt, man hoppas på förnyelse — om ekonomien tillåter. Vidare hoppas man på möjlighet till luftvärnsflygning och taxiflygning m. m. efter kriget för att få inkomster till att kunna minska avgifterna för skolflygning. Och så sätter man sitt hopp till ökad förståelse från myndigheternas sida — något som SVENSK FLYGTIDNING livligt instämmer i. Klubbens verksamhet har varit värdefull och den omständigheten att de omfattande luftvärnsövningarna — nära 6.000 timmar — gått utan minsta missöde,



Kamrer A. Runeberg.

trots att ibland tre plan varit uppe i luften på en gång, visar att det är ansvars-kännande folk som driver det hela.

— Men hur klarar egentligen klubber sin ekonomi? Denna gång vänder vi oss till kamrer H. Runeberg med frågan.

Han konstaterar att klubbens motorflygsektion fått dra det tyngsta lasset. Doel måste man — hur ogärna man än vill det — nästa år höja elevavgifterna för segel flygarna för att undvika att klubbens fonder förbrukas så att det blir omöjligt att nyanskaffa materiel när freden kommer. Särskilt segelflygningen är ju en dyr sport och elevernas avgifter räcker inte långt. A-kursen kostar nu 85 kronor, B-kursen 105 och C-kursen 150. Efter avlagda prov erhåller exempelvis eleven i A-kursen 60 kronor i premie från staten, så pojkarne behöver i stort sett inte betala mer för certifikatet än för en bilkurs, vilket ju är rimligt. Kamrer Runeberg beklagar dock djupt att kursavgifterna måste höjas.

— Och önskemål för framtiden?

— Flera medlemmar — kamrer Runeberg är inte nöjd med de 275 som finns i en stad av Malmös storlek borde kunna uppvisa det tredubbla. Statens välvilja form av i första hand minskade ekonomiska krav är vidare ett önskemål. Väg- och Vattens höjning av flygplatsavgiften och Priskontrollnämndens prisstopp för höjning av elevernas kursavgifter har varit svåra avbräck. Vidare borde ju behovsprövning när det gäller statens anslag också ifrågakomma, de klubbar som genor klok och uppoffrande ledning gått framåt bör i första hand få ekonomiskt stöd.

Till sist avslöjar kamrer Runeberg att Malmö, trots sin storlek och sitt förutse



### MOTORAMI

AB. AMERIKANSKA MOTOR IMPORTEN  
MALMÖ

## Camoufleringsfärger

— som specialitet

Leverantör

### A/B FÄRGVERKEN

Malmö  
Tel. 25818

Stockholm  
Tel. 521182



ende i övrigt när det gällt flygfrågor dock icke kan uppvisa några donationer till Aeroklubben. Det är faktiskt ganska förvånansvärt och föga smickrande. Norrköping har presterat över femtiotusen i den vägen — här gäller det för rikets tredje stad att göra ett krafttag för sportflyget.



Fröken Anna-Lisa Bengtsson.

SVENSK FLYGTIDNING har också vänt sig till fröken Anna-Lisa Bengtsson på Aeroklubbens sekretariat som säger:

— Det största glädjeämnet är väl att klubben äntligen haft råd att bygga en ordentlig hangar för våra skolflygplan. Vi hoppas den skall bli färdig i år. Vår flygplanpark består för övrigt just nu av två Grunau Baby, en Kranich, tre glidflygplan och ett under byggnad. Naturligtvis hoppas vi kunna utöka inom en inte alltför avlägsen framtid.

Hangaren kommer att ha sex portar på framsidan, blir 9,5 i högsta höjd, 38,5 i längd och 14,5 meter bred. En ganska flott sak alltså!

I fråga om flygningarna får man säga att året varit gott. Vi har haft inte mindre än 108 elever som gjort 3.443 starter med SG, 1.041 med Baby och 52 med Kranich. Vi har kunnat bokföra 46 A-diplom, 43 B-diplom, 24 C-diplom samt 11 certifikat.

Under sommaren har det som bekant varit en hel invasion av flygande fästningar på Bulltofta. Många av de amerikanska flygarna ha också gripits av segelflygningens tjuuning och bett att få vara med och segelflyga på Bulltofta. Detta har dock ej klubben kunnat ge tillstånd till men frågan har vidarebefordrats till Luftfartsmyndigheten och amerikanska legationen ty tillstånd fordras från båda dessa instanser för att "jänkarna" som de beundrande gatpojkar säger, skall få flyga.

Fröken Bengtsson slutar med en önskan att myndigheterna måtte lämna mera understöd åt segelflyget.

## Aeroklubben i Skåne

höll extra allmänt sammanträde med gäsfest lördagen den 4 november å Hotell Kramer i Malmö under ordförandeskap av överste I. Nygren.

KSAK har ändrat sina stadgar, varför klubbstyrelsen utarbetat förslag till ändringar i klubbstadgarna, så att dessa skulle ansluta sig till KSAKs. Mötet antog enhälligt det föreliggande ändringsförslaget. Diskussion förekom dock om vem som skulle utse nämnden för "KSAKs i Skåne fond". Omsider enade man sig om ett förslag från sekreteraren, att statuterna för fonden skulle direkt ansluta sig till klubbens stadgar.

Den viktigaste frågan var ändring av klubbens namn till Aeroklubben i Malmö. Det är andra gången klubben ändrar namn. Med ändringen ville man direkt främja det lokala intresset, inte bara i Malmö utan även i andra skånestäder.

Härefter vidtog en mycket angenäm gäsfest. Klubbens ordf., överste I. Nygren, hälsade de närvarande välkomna och uttalade sin glädje över att så många av våra ungdomar hade hörsammat kallelsen. Vid festen uppträdde sångparet fröken Jonnie Larsson och herr Henning Hult med mycket trevliga visor.

Klipparen.

## Malmö kommunalmän stöder sportflyget

SVENSK FLYGTIDNINGs inlägg om sportflygarnas bekymmer över att ev. bli utträngda från Bulltofta i framtiden var av allt att döma ett ord i rätten tid. Sälunda har den skånska pressen tagit upp saken och fört den vidare.

— Tids- och längdbegrepp skiljer flygfolket och oss mera "jordbundna" varelser åt en smula — konstaterar ombudsman Axel E. Svensson, ordf. i Malmö DK:s tredje avdelning i en intervju i Sydsvenska Dagbladet. Han fastslår i fortsättningen att detta inte är så underligt — dessa begrepp har ju ställts på huvudet av den moderna flygutvecklingen. Glädjande nog kan även denne representant för Malmö styresmän helt ansluta sig till våra synpunkter — sportflygarna, alla dessa modell-, segel- och privatflygare, som kommer att sätta i gång efter freden måste få sina krav på flygplats tillgodosedda.

— Det är något friskt över det hela när det gäller vårt flyg — det luftar något i vår eljest uakna värld — säger ombudsman Svensson vidare. Det skulle utan tvivel vara en välsignad sak om alla landets styrande hade den sunda uppfattningen om svenska sportflygets värde i en skev tid.

## PRIMA MEJERIPRODUKTER

erhållas alltid från

## Centralmejeriet

— M A L M Ö —

Förs.-ställen i stadens alla delar.  
Tel. 250 10, 287 96.

## "ELITO", MALMÖ

Parfymeri-, Drog-, Färg- & Kemikaliehandel

SJUKVARDSMATERIAL

PARTI och MINUT

|                      |                     |
|----------------------|---------------------|
| Södra Tullgatan 3    | Tel. 282 83, 244 05 |
| Föreningsgatan 49    | Tel. 119 19         |
| Engelbredsgränd 1    | Tel. 280 61         |
| S. Förstadsgatan 105 | Tel. 249 15         |
| Regementsgatan 7     | Tel. 109 23         |
| Nobelvägen 75        | Tel. 173 12         |

## Julens böcker

Torsten Scheutz: "Flyg söderut Kid". Rabén & Sjögren. Kr. 4: 75.

Flygtraffal i urskogen bjuder Torsten Scheutz i "Flyg söderut Kid". Kamp med virvelstormar, hotande bergmassiv, lömska banditer, huvudjägare, svekfulla banditer, bushmasters — allt som kan tilltala äventyrslysten ungdom finns här mot bakgrund av Sydamerikas flammande, färgstarka miljö. Som sig bör handlar boken om lugna och duktiga svenska flygare och är ett gott tips för pappor till flygsinnade pojkar med böcker på önskelistan till jul.

M-s.

Alvar Zaeke: "Flygets hjältar". Nordpress A.-B. Kr. 3: 50.

Alvar Zaeke's "Flygets hjältar" fyller ett länge känt behov i svensk flyglitteratur. En lätt och välskriven reportagebetonad kavalkad av kända flygarnamn, därav välgörande många svenska, som förtjänar att räddas ur glömskan — även om deras bärare för länge sedan dött flygardöden. Flygreportern "Wingman" har här gjort en inspirerande sak, som bör bli var mans egendom. Vartill kommer ett välgörande billigt pris.

M.

Joseph Kessel: "Maquis". Ljus' förlag. Kr. 7: 50.

Joseph Kessel var under det första världskriget ett franskt flygare och blev så småningom också känd författare. Hans nya roman "Maquis" — sanningen om Frankrikes hemliga armé, som den också kallas, är ingen uppmanande bok — det är 248 sidor hat, hämnd, bestialitet och våldsdåd. Det berättigade i maquisens terror kan kanske diskuteras — faktum kvarstår att den efterlämnar en bitter eftersmak och en grundmurad skepsis inför "les lendemains que changent" — morgondagarna som sjunger — som författaren uttrycker sin förhoppning om frukterna av det arbete maquisens höllar uträttat.

M.

## RÖRINSTALLATIONER utför

Värme-, Gas-, Vatten-,  
Avloppsledningar

nyanläggningar • moder-  
niserings- • reparationer

INFORDRA OFFERT!

Tel. 17715 Frling. 6. Malmö Tel. 756 10 växel



MALMÖ

Malmö

## SEV. MATTSSON

JÄRN- VAPEN- & SPORTAFFÄR

Tel. { 20957 Östergatan 18  
22420 M A L M Ö

Lultgevär, lultpistoler

& ammunition

i ledande märken





# Segelflyg och lätt bomb

förbrödrod vid Kungl. Västergötlands flygflottilj — överstelöjtnant Hård uttalar sig för SFT

**K**unnighet och ett glödande intresse för uppgiften men också rättvisa och hårdhet är det, som gjort det svenska flygets chefer så omtyckta av sitt folk. Detta är också egenskaper, som präglar chefen för F 6, överstelöjtnant Hård, som alltså gör skäl för namnet.

När SVENSK FLYGTIDNINGs utsände kommer till Kungl. Västgöta flygflottilj för att närmare titta på flottiljens arbete, visar det sig också, att trivseln på F 6 ligger överstelöjtnant Hård särskilt varmt om hjärtat.

Det framgår snart, att personalen finner sig mycket väl tillrätta i Karlsborg, trots att samhället inte precis hör till våra största. Ett av de bästa bevisen härför har man fått varje gång, när det gäller att "dela med sig" av folket till de varje år nyuppsatta flottiljerna. Det har ofta varit svårt att få någon att flytta frivilligt, och i de fall, då kommandering måste tillgripas, har vederbörande gärna sökt sig tillbaka till F 6.

## Segelflyget skapar trivsel.

En av de viktigaste bidragande orsakerna till denna trivsel är utan tvivel den omfattning, som segelflyget fått vid flottiljen. Idrottsintresset är överhuvudtaget mycket stort på F 6, och under den tid som SFTs utsände besöker Karlsborg ordnas en nattorientering, i vilken alla deltaga med liv och lust.

Den allt dominerande sporten är emellertid segelflyget, och det säger sig självt, att flottiljens många segelflygar-ess bidragit till att avsevärt stimulera intresset. I Karlsborg har man ju inte endast "segel-

nas sport" vid flottiljen, räkna både *Olovs* och *Schlyters* insatser flottiljen tillgodo. Därvidlag kanske F 6 får dela äran med F 5, Krigsflygskolan, som säkert också gör anspråk på de båda elitflygarna.

Årets centrala instruktörskurser i Flygvapnets regi voro ju också i våras förlagda till Karlsborg. Under sommaren har man på grund av beredskapen tyvärr inte haft möjlighet att segelflyga i den utsträckning, som alla skulle ha önskat. I höst har segelflyget dock kommit igång på nytt i full utsträckning.

Detta anser överstelöjtnant Hård vara verkligt glädjande, inte minst därför, att segelflyget i allra högsta grad stimulerar markpersonalens intresse och ger en helt annan inblick i flygtjänsten och dess betydelse. En del folk kommer väl också i framtiden att uttagas för vidare utbildning som förare av bogser- och glidtransportflygplan.

## Vägsegelflygning: moazagotl-moln lockar!

Men inte endast markpersonalen utan också de "riktiga" flygarna går med liv



Överstelöjtnant Hård, chef för F 6, flankerad av major Hugosson och överste Age Lundström.

flygmajoren" *Hugosson* — känd för denna tidnings läsare bl. a. från Segelflyghandboken — utan dessutom nykorade svenske mästaren i höjdflygning, löjtnant *Wennerström*. D. v. s. för närvarande ha de sin verksamhet förlagd till Flygkrigsbögskolan. Dessutom vill löjtnant *Alm*, som under tiden tillsammans med flyglärare *E. von Kraemer* svarar för "de tysta vingar-

## Vanås Handelsförening Kooperativa, Karlsborg

Tel. 95, 129, 436.

Alltid till hushållens tjänst,  
lägre priser, kont. betalning.  
777 medlemmar 1943.

BLIV MEDLEM!  
SPAR KASSAKVITTOT!

## Axel Eriksons Eftr. KARLSBORG

Innehavare: Gunnar Eriksson

Karlsborgs ledande cykelaffär

Säljer:  
CRESENT, HERMES, HUS-  
KVARNA, NORDSTJERNAN,  
RAMBLER.

Utför alla förekommande cykel-  
reparationer, även omlackeringar.

## Arthur Bjellfors Blomsterhandel & Begravningsbyrå

REKOMMENDERAS

Mellangatan

KARLSBORG

Tel. 218

## Modern armatur

LAMPOR och MATERIAL,  
RADIOAPPARATER  
av flera märken

## Lages Elektriska

Tel. 166

KARLSBORG

## W. Carländers Frisérsalonger

REKOMMENDERAS

HERR- & DAMFRISERINGEN  
Möbackaliden  
(Invid nya idrottsplatsen)

HERRFRISERINGEN  
Soldathemmet, Fästningen.

Tel. 161

KARLSBORG.

## Edholms

Utför

VÄRME och SANITÄRA AN-  
LÄGGNINGAR,  
PLATSLAGERI- och  
SVETSNINGARBETEN.

## Mek. Verkstad

Karlsborg

Tel. 145



och lust in för segelflyget som en ovanligt sympatisk och trevlig fritidssysselsättning, framhåller flottiljchefen, som är en 100-procentig anhängare av den härliga sporten.

Förutsättningarna för segelflyget äro också legio, i det inte endast förstklassiga instruktörer och fullgod material står till förfogande utan därjämte de meteorologiska förhållandena äro ovanligt gynnsamma. I framtiden kommer man således inte att nöja sig med vanlig hang- och termikflygning, då man på rätt avsevärda höjder upptäckt moazagotl-moln. Vi ha därför att vänta undersökningar av möjligheterna för vågsegelflygning, till en början på 5—7.000 meters höjd — en uppgift, för vilken löjtnant Wennerström med sitt höjrekord från sommaren's ällebergstävlingar bör vara som klippt och skuren!

### Inte bara segelflyg...

Men flottiljen är ju strängt taget inte till endast för segelflygning! Dess egentliga flygslag är "lätt bomb", och utrustningen utgöres alltså f. n. av B-17. Denna typ är utan tvekan ett framsteg i jämförelse med tidigare använda plan.

Personalen står kvalitativt på ett mycket högt plan, och just därför är det också av största vikt, att man får högklassig material, poängterar överstelöjtnant Hård under samtalet med SFT's utsände. Vi ha naturligtvis också nya typer under utveckling, men det tar ju alltid sin tid att utveckla en helt ny industri. Den svenska flygindustrien har dock redan kommit rätt långt, och det är att hoppas, att den skall fortsätta frammarschen hand i hand med flygvapnets utbyggnad.

### Starkare flyg — starkare folk!

Här finns nämligen fortfarande mycket att göra. Liksom nyare typer behöver sättas in inom flygvapnet, behöver ständiga regleringar företagas mellan de olika va-

penslagen inom den svenska försvarsmakten. SVENSK FLYGTIDNING's ställningstagande i denna fråga har väckt livliga diskussioner och mötts med stort intresse framför allt bland flygets folk.

För sin del fastslår också överstelöjtnant Hård, att flygvapnet i sin helhet ännu är alldeles för litet. Erfarenheten har under detta krig tydligt visat, att flyget är tungan på vägen. Jag är övertygad om, säger flottiljchefen, att en högst väsentlig utvidgning av flygvapnet blir nödvändig.

Av ekonomiska skäl måste vi naturligtvis hålla oss inom en viss kostnadsram, men resultatet får för den skull inte bli någon allmän stagnation, så fort detta krig är slut. Det måste bli så, att gamla omödena stridsmedel få stryka på foten för nyare och moderna. Ju större flygvapen vi få, desto större garanti ha vi mot att bli indragna i nästa krig (— eller kanske slutspurtan av detta?).

Med tanke på alla de uppgifter, som otvivelaktigt kommer att åvila flygvapnet i krig, måste man fastslå, att den nuvarande organisationen — även efter full utbyggnad — knappast rår med att lösa alla dessa. Som ett förstahandsmål skulle överstelöjtnant Hård därför vilja se en fördubbling av flygvapnets styrka.

### Mera jakt!

Han ser emellertid inte endast till sitt eget flygslag utan anser, att bomb- och jaktförbanden behöva utbyggas parallellt. Vad den egna flygeskadern beträffar, så är det uppenbart, att en enda jaktflottilj är för litet för tre bombflottiljer i Västsverige. Själva luftförsvaret kräver oerhört starka jaktförband. Den nya jakteskadern är ett steg i rätt riktning — men ännu är det alldeles för litet för alla de uppgifter, som man måste ålägga jakten i krig.

Det är emellertid inte bara kriget, som överstelöjtnant Hård tänker på, även om vi måste vara beredda på allt, "om kriget

kommer"... Snarare hägrar nog freden och fredsflygets framtid för honom som för oss alla. På den framsynte flottiljchefens önskelista står därför också större och betydligt fler flygfält runt hela vårt land. Atlantflygfältet har diskuterats tillräckligt och bör nu forceras fram.

### När freden kommer...

Hur underligt det måhända låter, så förbereder också bombflyget folk för fredsflyget. Genom tjänstgöringen vid bombflottiljen får man värdefulla erfarenheter, som man har nytta av som trafikflygare: navigering, instrument, och nattflygning t. ex. Skillnaden är strängt taget bara den, att flygaren får en betydligt behagligare last att föra i trafikplanet än i bombmaskinen!

Det är det som gör skillna'n så stor...

G.

I anslutning till överstelöjtnant Hård's manande ord om svenska flygets framtid hoppas SVENSK FLYGTIDNING att de ej skall drunkna i tidens hav på samma sätt som amiralen, lord Fischers varning i Times för 25 år sedan, vilken väckte stort uppseende och även löje:

Genom flygkonstens underbara utveckling skall — påstod han — den nuvarande flottan kastas ur spelet, en invasion göras möjlig och Englands skydd av sitt öläge försvinna, det är luften, som blir framtidens slagfält: "Såsom gräshoporna svärnade över Egypti land, så skola flygskeppen svärma i himlarna, förande ofantliga laster av manskap och bomber. Några skola uppträda som slagkrussare, andra som jagare. Alla billiga och, det är själva kneppet, endast i behov av några få mans besättning. Sänk skräpet!" slutar den temperamentsfulle lorden sitt uttalande. "Skräpet" var Englands flotta!

|   |  |  |  |
|---|--|--|--|
| <p><b>Kanalhotellet</b><br/>           Turisthotell - KARLSBORG<br/>           Naturskönt läge vid Göta Kanal</p>  <p>Propra rum - Gott bord<br/>           Fullständiga rättigheter<br/>           15 april—15 okt.</p> <p>Tel. 21                      Tel. 21</p> | <p><b>Flygare!</b><br/>           Färsk<br/>           Fisk<br/>           Föres i<br/> <b>FLOODS</b><br/>           Fiskaffär</p> <p>KARLSBORG.            Tel. 226.</p>  | <p><b>Ur och</b><br/> <b>Optik</b><br/> <b>E.S. Becker</b><br/>           Kungsgatan, Box 209.<br/>           Tel. 83.            KARLSBORG.</p> | <p><b>Flygare!</b><br/>           Vid behov av fiskvaror vänd Eder<br/>           med förtroende till</p> <p><b>Fiskhallen</b><br/>           Alltid färska varor.</p> <p>Innehavare:<br/> <b>SEHT LARSSON</b><br/>           Stora Torget, Rödesund,<br/>           KARLSBORG</p> |
| <p><b>RAKSALONGEN</b><br/> <b>RÖDESUND</b><br/>           Inneh: <b>Stefan Fredrikson</b><br/>           Tel. 18, Karlsborg<br/> <b>Rekommenderas!</b></p>  | <p><b>Rödesunds Båtvarv</b><br/>           KARLSBORG            Tel. 192.</p> <p>Konstruktion och tillverkning<br/>           av segelyachter och motorbåtar.<br/>           Skeppsbyggnadsavdelning:<br/>           Slip 300 ton.s.</p> <p>Järnkonstruktioner, snidesarbeten.</p> | <p><b>Karlsborgs</b><br/> <b>Stenhuggeri</b><br/> <b>REKOMMENDERAS</b><br/>           Tel. 133, Karlsborg</p>                                    | <p><b>Grönvalls A.-B.</b><br/> <b>Bageri och Konditori</b><br/>           Rödesund KARLSBORG    Tel. 48</p> <p>Försäljning av Smör,<br/>           Mjök och Gräddor.</p> <p><b>Rekommenderas!</b></p>  |



# Den 13:de fästningen kom...

Flygplanmästare Bohströms dramatiska kamp för en okänd flygares liv



Flygplanmästare L. Bohström, F 4, silvermedaljör för räddningsbragd.

— Denna junidag gavs det, som så många gånger förr och senare, larm att främmande plan var i antågande. Alla som tillhörde beredskapen gjorde sig klara för det väntande mottagningsarbetet. Så småningom kom en ström av bombplan vilka i tur och ordning kunde landa utan missöden trots att den stora trängseln på startbanorna gjorde att det såg mycket kritiskt ut vid flera tillfällen. Det 13:de planet i ordningen skulle just landa och kom in över Hohögsbackarna med endast två motorer i funktion — själv stod jag alldeles i närheten. Föraren bedömde tydligen avståndet för kort och ena vingen törnade mot i backkrönet när han drog på gas. Det var som om jag såg det, som skedde, på en film i ultra-rapidtakt. Bitarna flög omkring och man såg hur de bröts sönder,

Vid Jämtlands flygflottiljs Gustaf Adolfsfest i år mottog flygplanmästare L. C. B. Bohström ur flottiljchefens hand silvermedaljen för berömliga gärningar, åttonde storleken. Flygplanmästare Bohström deltog i somras i räddningsarbetet då ett amerikanskt bombplan nödländade på Bulltofta och fattade eld.

Vi låter Bohström själv berätta om de dramatiska minuterna den hårda sommaridag som tionde flygflottiljen sent skall glömma:

trots att det rörde sig om bråkdelar av sekunder.

När planet slog i marken fattade det eld — själv sprang jag omedelbart dit och brand- och bärgningsbilarna kom snabbt till platsen varigenom elden kunde begränsas till en början.

Vi som var på platsen handlade rent automatiskt — vilket ögonblick som helst kunde bensintankarna och syrebehållare explodera — kanske fanns det också bomber kvar ombord fortfarande? Kulspruteammunitionen exploderade våldsamt under tiden som vi drog ut besättningen ur lägrorna. Sju stycken var redan räddade — var fanns de övriga? Framme i fören, bland förvridna plåtrör, uppläckta plåtar och krossade glasskärvor syntes ännu en gestalt!

Jag störtar fram tillsammans med fanjunkare Jönsson och furir Carlsson med

skumslangen och kastar mig in i bråten. Benen var det enda jag såg av karlen men de rörde sig svagt — tydligen fanns det ännu liv och hopp. I rasande fart kastar jag undan bråten — bensinen rinner runt mina fötter och i planet härjar elden friskt — men det där tänkte jag inte på då. I mina tankar fanns det blott en våldsam vilja att rädda mannen därinne.

Mannen kommer också loss och det verkar som om han började röra på sig och hjälpa till med förflyttningen. Jag tar i hans fötter och Jönsson hjälper till — när vi kommer en bit ut med honom smäller det till och vi står mitt inne i en enda eldstod. Det är bara att kasta sig ut och lämna en kamrat — jag kallar honom så. Allt skedde rasande snabbt och innan vi hinna tänka står hela planet i rasande lågor — vi kunna ej göra mera. Det återstår bara att hindra de övriga kringströdda delarna och syrebehållarna från att fatta eld. Sannolikt var det en exploderande kolsyrebehållare som förorsakat det tragiska slutet på våra förtvivlade räddningsförsök —

Detta var alltså den dramatiska junidagen på Bulltofta anno 1944 — det var många som deltog i räddningsarbetet utan att tänka på egen fara — vi förstår också Bohströms och Jönssons känslor inför att tvingas släppa en nästan räddad flygarkamrat från främmande land — ty mer än någon annan kategori har ju all världens flygare känslan av ett visst luftens kamratskap och samhörighet, oavsett nationalitet.

Värdet hos ett ur

SITTER I VERKETS  
KVALITET.

Köp ett garantiplomberat ur hos oss — då är Ni säkra på urets kvalitet. Vårt garantibrev gäller över hela Sverige. Gör ett besök och titta på vårt stora lager. Obs.! Stjärnurnmakare.

**AB. Karl Friman**  
Ur- & Optik  
Storgatan 27. Tel. 249.  
ÖSTERSUND

**I giftastankar...**

När Ni funderar på att sätta bo, bör Ni i eget intresse först göra ett besök hos oss och efterhöra våra goda villkor. Rikhaltigt lager av eleganta och gedigna möbler.

**OTTERSTRÖMS**  
Möbelindustri  
ÖSTERSUND

**Ohlssons ringar**



**Lycka bringar**

Storgatan 26  
ÖSTERSUND

**Hübenettes Bokhandel**

CARL JOSEFSSON

☛

Fullständig BOKHANDEL  
Välsoert. PAPPERSHANDEL  
Order å STÄMPLAR och  
TRYCKSAKER mottagas.

Storg. 30 Östersund Tel. 300

**Kahns**  
HERR-  
EKIPERING

Inneh. G. Agren & O. Hallberg  
STORGATAN 30 TEL. 426  
ÖSTERSUND

Färghandla

hos

**A. Bol. Östersunds**  
Färghandel

Storgatan 19. Tel. 423

**Frisendahls Bosättningsaffär**

Storg. 19. Östersund. Tel. 152

Ejuder Eder alltid

största sortering av

GLAS  
PORSLIN  
ELEKTRISK ARMATUR

**Utsökta presentsaker!**

— ALLTID NYHETER —

☛

**Karlssons Glasmagasin**  
Storgatan 30 ÖSTERSUND



# SEGEFLYGG I FJÄLLEN

Framåt klubb med landets lägsta flygavgifter har material för 1000 kronor per medlem

Fjällsegelflygning har efter meteorolog-professorn Georgis artikel i SVENSK FLYGTIDNING blivit det allmänna samtalsämnet, åtminstone bland de norr-ländska klubbarna och östersundarna har redan tagit Gud i hägen och börjat undersöka möjligheterna inför nästa års segelflygsäsong.

Redan i somras började klubben på allvar undersöka fjällterrängens lämplighet under ledning av folkskollärare Blomgren. Ännu tidigare hade svenske mästaren Karl-Erik Övgård gästat sin vän Gösta Olander och i trakterna av Väladalen funnit goda förutsättningar för fjällsegelflygning, sedan Övgård redan tidigare praktiserat den i Schweiz.

För att bli närmare informerad om hur långt arbetet framskridit har SVENSK FLYGTIDNING:s utsände besökt Östersunds flygklubb.

Klubbordföranden och flottiljchefen, överste-löjtnant B. Bjuggren, träffar vi i kanslihuset på F 4. Han är själv mycket intresserad av flygklubbens arbete som han leder med kraft och duglighet.

"Chefen" är över huvud taget en sportsman och mycket omtyckt av grabbarna, berättar klubbens energiske sekreterare, Y. Ryman, som också är förste trafikledare vid flygflottiljen samt segelflyginstruktör och alltså har sitt finger med i spelet litet överallt.

Vi tar en titt in i en av flygflottiljens hangarer för att beundra klubbens segelflygmateriel, som t. v. finns inhytt här. — Tills vidare, säger ciceronen, leke utan berättigad stolthet, ty i närheten håller en ny byggnad på att växa upp, och den visar sig vara början till flygklubbens egen hangar. En styrelseledamot, ingenjör G. Englund, svarar för hangarbygget, som f. ö. utföres med statsanslag.

Englund är en verklig "klubbfantast" och tillsammans med en annan styrelseopamp, direktör K. E. Karlsson, har han utfört verkliga underverk för klubbens ekonomi. Det berättas, att de två på ett par timmar per telefon samlat in omkring 10.000 (tiotusen!) kronor, när flygklubben en gång var i behov av pengar. Inte heller tveka de att själva dra sitt strå till stacken.

Englund är också pamp i stadens bryggeri och ställer alltid företagets trevliga mössar till förfogande.



Ingrid Johnson, populär segelflygerska i Östersund.

### Landets lägsta kursavgifter

Östersunds flygklubb står med landets lägsta kursavgifter. Hittills har ett A-diplom inte kostat mer än en femtiolapp medan B-diplomet betingad ett pris av 60 kronor! Förklaringen är att medlemmarna utför praktiskt taget allt arbete själva.

Sätunda har man till exempel gjort både vinsch- och bogserbilen i egen regi. Av en gammal Plymouth blev — efter flera tusen timmars arbete — en verkligt fullgod och i alla avseenden tip-top vinschbil, och bogserbilen visar sig en gång ha varit en Ford V-8, som förskönats till oigenkännlighet. Instruktören sitter på en stol bredvid chauffören — hela tiden vänd mot det bogserade planet, reglerar hastigheten och ger själv tecken till segelflygaren i spe.

I detta sammanhang kan det vara på sin plats att ge en eloge åt ännu en av klubbens verkliga välgörare, fabriker J o h n s o n.

Hela familjen Johnson är flygsinnad i högsta grad. Den femtioårige fabrikeren håller själv som bäst på med en C-kurs, där han tävlar med dottern Ingrid om vem som först skall avlägga segelflygdiplomet, medan sonen Karl-Ivar

efter genomgången Torstrandakurs tjänstgör som glidflyginstruktör.

En hastig kalkyl visar att klubben förfogar över materiel till ett värde av 76.000 kronor. Därtill kommer 10.000 "kalla" i kontanter. Det gör varken mer eller mindre än tusenlappen per medlem. Det finns alltså möjligheter att klubben skall kunna förverkliga de närmaste punkterna på sin önskelista: ännu en Baby och så ett högvärdigt segelflygplan.

Just nu pågår inte mindre än tre kurser: en A-, B- och C-kurs — för resten den första C-kursen i klubbens regi. Det finns alltså alla förutsättningar för att fördubbla det senaste verksamhetsårets resultat som på grund av militära skäl stannade vid siffran 35 diplom.

### Flygfält bland fjälltoppar.

För att också få några glimtar från motorflyget kliver vi upp i trafikledartornet på Frösö läger varifrån man har en härlig utsikt över hela omgivningen. Trafikledare Andersson, som är chef för klubbens motorflyg, berättar att man har två plan, dels ett exemplar av Göstaverkens GV 38 som varit med från början, dels en Klemm 25. Det ställs mycket höga krav på förarna då det ofta inte finns annat än fjälltoppar runt omkring. Dessa kan för all del användas för orientering av en van fjällkännare men att landa på är de "allt annat än ideala".

Någon gång kan det ju trots allt hända att man måste nödlanda och då gäller det att ha reda på de få användbara platserna. En av dessa ligger, enligt trafikledare Andersson, vid Kungl. Jaktpaviljongen i Görndalen, d. v. s. just den plats som segelflygsektionen utvalt för sina fjällflygningsexperiment.

Här kan med fördel en startbana ordnas för klubbens Klemm 25 som är lämpligt bogserplan. I nödfall kommer "segelflygexpeditionen" att ta med sig vinsch. Under alla förhållanden skall man nu på allvar sätta i gång förberedelserna för de första experimenten med segelflygning i svenska fjäll.

Östersunds flygklubb står alltså inför uppgiften av ett pionjärarbete, som kan betyda revolutionering av svenskt segelflyg för långliga tider.

Wille.

LASSES fulländade maskiner och kunniga fackmän garanterar verkligt kvalitetsarbete.

Vid all kem. tvätt anlita

**Lasses**  
**Kemiska**

Telefon 2657 - ÖSTERSUND

— Modern klädservice —

**Möblerna**  
köper Ni billigast hos

**Pettersons Möbler**

Prästgatan 42, tel. 1578  
ÖSTERSUND

Eder TVÄTT, STRYK-  
NING m. m. utföres  
bäst och snabbast hos

**SVENSSONS**  
tvätt- o. strykinrättning

Storgatan 6

Tel. 3407

ÖSTERSUND

**Guldbrandsons**  
**Blomsterhandel**



Tel. 1 och 1955  
ÖSTERSUND

**Bilägare!**

Edra gummireparationer utföres till Er fulla belåtenhet bäst hos

**Bröderna**  
**Helander**

Gustav-Adolfs torg

Tel. 2259

ÖSTERSUND

En av Norrlands ledande affärer i herreki-  
peringsbranschen, står **1 dec.** färdig i ny  
moderniserad inredning, att betjäna Eder.

**HERR- o. GOSSEKIPERING**

PRÄSTGATAN 44

ÖSTERSUND

TELEFON 445



**Största specialaffär för**  
**Sport**

**Jakt**

**Fiske**

**Hultman & Åkerman**

Repslagaregat. 1, Norrköping

Etabl. 1845



# FLYGETS MÜNCHHAUSEN



Vännen "Slampen", som Waldau kallades bland oss, tjänstgjorde i början av sin karriär vid flygvapnet och tjänstgjorde som nybefordrad vicekorpral vid en flygkår. Han fick där en trupp nyinryckta rekryter som under hans förlä skulle bibringas den första rekrytutbildningen. Slampen ställde upp sin trupp på kaserngården. Hans hälsningstal: Gud vill inte ha er, f-n förs inte ta er, men jag skall min liv och knivta hand om er — har sedan gått till historien och tillskrives många befäl, men att det var Slampen som var pappa till de bevingade orden är säkert. Därefter började han en verklig s. k. blåharvning utanför kompanichefens fönster. Slampen röt och skrek. "Sträck på benen så byxbaken släpar i marken" eller "knyt händerna och låt dem inte hänga som en knippa morötter utefter sidorna", var de anmärkningar som ökade över lägret. (MO fanns ej på den tiden.)

Efter en kvart blev det sprängmarsch till en skogsdunge en bit bort där Slampen kommanderade halt och höll ett tal igen: "Grabbar, det här skall vi hålla på med hela förmiddagen och hela eftermiddagen. Det enda uppehållet blir när jag tar fikarast, men eftersom jag inte har några fikapengar i dag kan det inte bli något uppehåll. I detta sammanhang vill jag dock påpeka, att om det är någon som vill bjuda sitt befäl på kaffe, så är det givetvis tillåtet!"

Talet hade önskad effekt och rekryterna skramlade ihop fikapengar som överlämnades till Slampen som avdunstade till måsen efter att ha kommanderat rast för truppen. Efter en timme kom han tillbaka, ställde upp truppen, sprängmarsch och blåharvning utanför kompanichefens fönster — ny tablå i skogsdungen, varvid fikapengarna dock kröp fram utan föregående tal!

Slampen blev emellertid civil, fick tag i litet pengar på något sätt, inköpte en gammal fallskärm och etablerade sig som professionell fallskärmschoppare. Tillsammans med sin kamrat Wentzel startade han en turné över landet och gjorde uppvisningar med ett gammalt utranterat militärplan. Oftast panka men med ett oförbrännerligt humör flög de båda kumpanerna från plats till plats och gjorde uppvisningar. Var förtjänsten god på en plats blev det rum på bästa hotellet och mat och dryck men dess- emellan var de så panka, att de knappt hade till olja och bensin för färden mellan de olika platserna.

— Trots att vapnet och yrket är relativt ungt har väl ingen gren givit upphov till så många historier som flyget — skriver en av SVENSK FLYGTIDNINGs läsare apropå vår historietävlan — och fortsätter: — En bidragande orsak är väl att de pojkar som för några decennier sedan valde detta yrke i regel var av en speciell ull. De betraktades i regel som galenpannor och sant är ju också att många gjorde skäl för den beteckningen. De historier som lever kvar i mässar och kamratkretsar jävar inte heller att flygarna var ett ovanligt levnadsglatt släkte och att de många gånger gjorde vad som föll dem in.

Så skriver alltså vår vän och kommer själv med en laddning historier om en av Skandinavien mest kända flygvågalsar, fallskärmschopparen, luftakrobaten m. m. Waldau. Och så påminner vi om att tävlingen fortsätter — fina prisvinkar — och emotse en inventering av historieförrådet bland alla Sveriges flygare och flygvänner.

Planet var minst sagt skrabbigt, hopplapat otaliga gånger och "de flygande vagabondernas" utrustning var knappt bättre. Flygdräkter användes inte, fränsett Slampens vita overall som användes vid hoppen. En dag lånade han ett par skor av mig före ett hopp: "Du förstår, jag har inga sulor på mina och det syns så förbaskat väl när man kommer dinglande".

En gång skulle Slampen gå in till borgmästaren i en stad uppåt landet för att begära tillstånd till uppvisningen. Uppsnofad så gott det gick marscherade han in till potentaten ifråga och berättar om audien- sen följande: "Du förstår, det hade regnat och jag var våt om fötterna. Jag hade inga sulor kvar då heller och strumporna var också slut, men du vet, det var bara att trycka ner ovanlädret och knalla in. Borgmästaren satt i en stor sal vid ett bord längst bort. Jag knallade fram förstas och började min harang, men borgmästaren stirrade så förvånad och mystiskt på golvet bakom mig att jag måste snegla bakåt — och j-ar, där syntes vid varje steg på korkmattan tydliga avtryck av mina fem tår och en ram omkring efter ovanlädret. Du skall se jag kände mig billig men jag fick mitt tillstånd och det var ju huvudsaken."

Under sina färder runt landet använde de båda våghalsarna de mest underliga platser som flygfält, åkrar och ängar som knappast någon flygare nu skulle tänka sig lämpliga. En dag kom de flygande och sökte landningsplats. En öppen fläck såg ut som en åker — motorn drogs av — planering och landning — trodde de ja. Strax före sättningen upptäckte Slampen ett dike tvärs över den öppna fläcken. Han hoppade ur och för att förhindra kvaddning hoppade han kviekt som tanken ut på fotsteget för att svänga planet med ett tag i en vingstöta när det tog mark. I samma ögonblick upptäckte föraren diket — aj som f-n, tänkte han och drog på full gas igen i salig okunnighet om sin väns manipulationer ute på fotsteget. Slampen blev tvungen att släppa taget, föll ner på åkern och rullade runt medan planet seglade i väg över skogstopparna. När föraren landat någon halvmil längre bort på en åker inledde han en stilla konversation om det inträffade med sin vän men i avsaknad av svar vände han sig om för att finna att Slampen saknades — kvar låg bara fallskärmen i sitsen. Det var alltså bara att börja tänka på begravningstalet, trodde han — Slampen kunde ju inte vara levande när

han ramlat ur utan fallskärm. Att han var både levande och rent ut sagt förbannad fick föraren dock erfara när Slampen bläslagen och om kom haltande efter en stund.

Waldau var för övrigt en påhittig reklamkare i amerikansk stil. Han rakade sig under ett fallskärmschopp, hängde några meter under en maskin i en läderrem som klippts av och klistrats ihop med ett visst klistert m. m. i samma stil. Sista gången jag träffade honom höll han på att träna trapetsakrobatik i syfte att senare starta en flygcirkus. Så långt kom han dock aldrig — döden kom emellan.

Att Slampen under sina äventyr dock förvärvade många minnesgoda vänner visade sig vid hans jordfästning i Malmö efter hans förolyckande i Oslo den 17 maj 1932. "Är det en general?" frågade en liten gumma som stod vid kyrkogården då Slampens kista passerade. Den var svept i svenska och norska flaggorna och följdes av paradtrupp från flygvapnet.

Nej, general var han inte, men att flyga var hans liv och minnet av hans goda kamratskap och festliga humör kommer länge att leva kvar bland oss som kände honom. Jag tror också att de muntra historierna och poängerna ur hans brokiga liv och leverne kommer länge att leva kvar i landets flygmässar och flygkretsar.

## Civilmilitärt jobb.

Det hände en gång, närmare bestämt år 1941, att en furir vid ett visst flygförband tilldelats en värnpliktig i och för utförande av s. k. handräkningsgöromål. Karlen var en synnerligen villig och arbetsam natur och liksom den bekante Runeberg, Johan-Ludvig, en gång i världen sade om en annan krigare: "han kunde fås att göra allt, men gjorde allt på tok", kunde man utan att nämnvärt frångå sanningen ge även vår man samma karaktéristik. En dag visade sig mannen fullkomligt bakom det s. k. flötet och ovannämnde furir såg sig nödsakad utbrista:

— Vad i herrans namn är ni i det civila?

— Jag arbetar för flyget, svarade mannen långsamt.

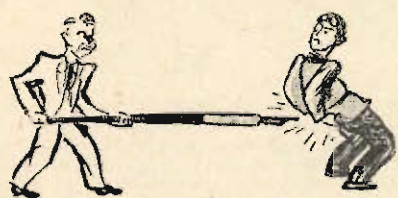
— För flyget? Vad f-n gör ni då för något?

— Jag gör grepar —

— Grepar?

— Ja, till att skyffla igen luftgroparna med.





Arets sista nummer har alltså kommit i Edra händer. Vi hoppas att det uppskattats av alla våra läsare.

Vi antar att Ni alla har prenumererat för nästa år. För en femma får Ni tolv förstklassiga nummer med ett innehåll som ger direkt kontakt med flygälderns puls och ett flygsinne sådant självaste Hans Ostelius skulle kunna avundas Er. I detta sammanhang råder vi alla våra läsare — har Ni svårigheter med julklappsköpet så prenumerera på SVENSK FLYGTIDNING åt dem som är förtjänta av en bra julklapp som varar ett helt år — ett år som kommer att fyllas av flera sensationer, oväntade händelser, fantastiska projekt än något annat är i historien. En ny värld ligger i stöpsleven under år 1945 — begreppet "gamla goda Europa" är slaget i spillror för att aldrig mer återuppstå, de gamla världena skakar i grundvalarna och nya block bildas med — ännu — hemliga framtidsplaner.

Över hela denna jäsningsprocess står dock framtidsflygets vingar som en flammande symbol om i vilken riktning utvecklingen går — världsdelarna splitsas ihop av ett världsomspännande flygnät. En hektisk kapplöpning kommer att ske om seger-symbolerna inom flygets värld, symboler som skall ge sin vinnare ekonomisk makt och inflytande.

Denna kapplöpning i stort berör oss alla — en i sin helhet flygsinnad nation kan inte bli slagen till slant och viljelöst infogas i andras dispositioner — den skapar egna flygrouter och skriver själv sina önskemål — till nationalekonomisk fördel för hela Norden — ty morgondagen kommer också att kräva en flygsinnad, enig nordisk vilja till oberoende.

Kanske Ni säger att Ni inte kan, inte har tid, råd eller intresse att bidra till denna framtidsvy — låt oss då tala om att Ni genom att läsa SVENSK FLYGTIDNING varje månad, låta oss höra Edra funderingar om flyget, kan bidra till murandet av startfundamentet för EN NORDISK FLYGTID!

**Pristävlingen i nr 10**

visar då puzzlet sammanfogats rätt en flygbåt av typ Martin PBM-3 Mariner samt en amerikansk "blimp", d. v. s. luftskepp för spaning och ubåtsjakt. Bild av puzzlet i sammanfogat skick kommer i nästa nummer. Pristagare blevo Göran Bengtsson, Fjeldstuen, Djurgården, Stockholm, Anders Ljungberg, V:a Promenaden 70, Norrköping, och Bror Svensson, Lillhärdal.

Priserna komma pr post och torde bli välkomna julklappar. Redaktionen hoppas på ett lika stort intresse i fortsättningen, som hittills.



**Kälmasken slog flygalarm**

Många märkliga händelser inträffa i dessa oroliga tider, men att en tumslång kälmask slår flyglarm torde dock vara ett nytt rekord i sitt slag.

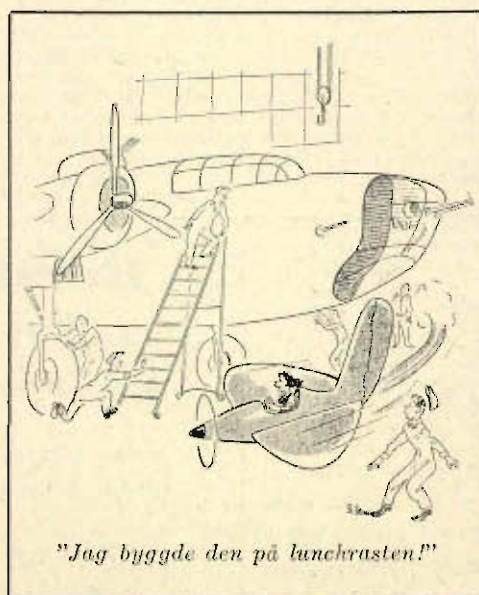
Denna märkliga händelse inträffade i en liten landsortsstad i södra England. Kälmasken hade på något märkligt sätt lyckats krypa in i en elektrisk kabel som stod i förbindelse med en luftskyddssirén. På ett hittills ej klarlagt sätt satte den lilla masken sirénen i verksamhet. Folket i trakten rusade omedelbart ned i bombsäkra källarna och först efter en god stund upplärdades missförståndet. Man hittade nämligen kälmasken, som med sitt liv fått plikta för sitt tilltag.

**"Gibsonflickan" — de nödställdas vän**

"Gibson Girl" är det amerikanska smeknamnet på en synnerligen häutig liten nödlandningsradiosändare för flygplansbesättningar. Den finns ombord på gummibåtarna, är vattentät, flyter fint på vattnet och är insvängd i "midjan" för att bekvämt kunna hållas mellan knäna, därav smeknamnet "Gibson-flickan". Med ett handgrepp kan man koppla på en automatisk SOS-sändare som sköter sig själv och har en räckvidd av 100.000 engelska kvadrattmil.

**Kokta flygplan**

För att få den rätta formen på de flygplan som tillverkas av plywood, t. ex. de amerikanska Mosquitomaskinerna, kokas praktiskt varje bit i planet, som är av trä. När råmaterialet framställs lägger man alternerande skikt av tunn plywood och harts tillsammans, och de böjas för att få den rätta formen för en vinge, en kropp eller fena. Det hela läggs sedan i en gummisäck, luften suges ur säcken för att dennas väggar skall sluta så tätt intill materialet som möjligt. Säcken och dess innehåll införes i en värmekammare, där värme och tryck tillsammans få hartserna att tränga in i träet och råmaterialet sålunda färdiggöres. I början hade man svårigheter med gummisäckarna, som ofta förstördes av den intensiva hettan i värmekammaren, men sedan man blandat till ett syntetiskt gummi av speciell sammansättning höll gummisäckarna perfekt.







# Från klubbarna

## MEDDELANDE FRÅN KSÅK.

Chefsinstruktörens rapport över den statsunderstödda segelflygverksamheten under tiden 1/1—30/9 1944 föreligger nu. Rapporten visar en fortsatt ökad segelflygverksamhet i landet, och anmärkningsvärt är bl. a. det stora antalet utfärdade diplom under de 9 månader som rapporten omfattar.

Antalet A-diplom är 616 mot 624 för hela år 1943  
 „ B-diplom „ 315 „ 302 „ „ „ „  
 „ C-diplom „ 184 „ 165 „ „ „ „

Antalet erövrade S-certifikat uppgår till 84 st. och antalet erövrade internationella Silver-C-diplom till 20 st. Under året har även det första Guld-C-diplomet erövrats i Sverige.

Under perioden har gjorts inte mindre än 46.954 starter, därav 37.633 med glidflygplan och 9.321 med segelflygplan. Motsvarande siffror för år 1943 voro 31.655 glidflygstarter och 5.867 segelflygstarter.

Antalet inträffade haverier med glidflygplan har uppgått till 27 och med segelflygplan till 21. Haverierna uppgå alltså till jämnt 1 % av sammanlagda antalet starter. Motsvarande siffror äro för glidflygplan 0,7 % och för segelflygplan 2,3 %.

För 1943 voro motsvarande siffror resp. 1,2 % och 5,36 %, varför alltså en fortloppande kraftig minskning av haverifrekvensen kan konstateras. Detta är speciellt märkbart inom de klubbar, som en längre tid bedrivit segelflygutbildning. Orsaken härtil torde vara, att instruktörerna inom dessa klubbar erhållit den erfarenhet och rutin, som erfordras för att verksamheten skall kunna bedrivas under helt betryggande former, framhåller chefsinstruktören i sin rapport. Personskadorna äro av mycket ringa omfattning.

Samtidigt som chefsinstruktören omnämner den under året företagna undersökningen av Gotlands segelflygmöjligheter, säger han bl. a.: "KSÅK har som bekant tidigare undersökt segelflygmöjligheterna i Sälenfjällen och hangmöjligheterna i södra och mellersta Sverige, och det är nu angeläget att dessa undersökningar utsträckas även till Norrland. I första hand bör därvid de hang som finnas i anslutning till de norrlandska segelflygklubbarna undersökas. Ur segelflygvetenskaplig synpunkt vore det dessutom mycket värdefullt om, i samråd med SMHA, undersökning av segelflygmöjligheterna i nordligaste Norrland kunde komma till utförande."

Yngve Norrvi.

## KSÅK ORDNAR UNGDOMSLEDARKURS.

KSÅK planerar att tillsammans med Skidfrämjandet anordna ett ungdomsledarlager under tiden 30/12 1944—8/1 1945. Härigenom behöver den ordinarie segelflygverksamheten ej bli lidande genom ledarnas frånvaro och dessa få, i samband med den rekreation, som kursen är avsedd att bjuda, ta del av de erfarenheter av ungdomsledning, som gjorts inom Skidfrämjandet, vilken organisation under ett flertal år haft detta ämne på sitt program. Lagret förlägges till Skidfrämjandets turiststation Kalhyttan vid Filipstad. Lagret anordnas i samband med Svenska Ungdomsringen för Bygdekultur och Sveriges Postsparbank.

Det är icke avsett att specialutbildade nya ledare utan i friluftslivets tecken samla redan

verksamma ledare från Främjandets lokalavdelningar, flygklubbarna och andra ideella organisationer till förkovnan av redan vunna ledaregenskaper samt för diskussion av aktuella ungdomsproblem och riktlinjer för fortsatt ungdomsverksamhet.

Lagrets program omfattar gymnastik, skidteknik, skidutflykter och orientering, terränglekar samt friluftsovningar. Denna del av programmet upptar drygt 50 procent av tiden. Aterstoden omfattar föreläsningar och diskussioner i aktuella ungdomsfrågor. På kvällarna ordnas samkväm med underhållning med litterära inslag, sång och musik, sånglekar och folkdanser och filmföreläsningar.

Som medverkande vid ungdomsledarlagret påriktas förutom ordföranden i lägerstyrelsen, undervisningsrådet Ruben Wagnsson och lagrets värdinna, fru Helga Wagnsson, samt lägerchefen folkskollärare Gustav Ekeberg, rektor J. Furuskog, folkskoleinspektör Martin Liander samt från Skidfrämjandet direktör Lars Gellerstedt, sekreterare Sven Nilsson och jägmästare Folke Thörn. Direktör Gellerstedt jämte folkskollärare Nils Finnhammar och gymnastikdirektör Karl-Erik Övgård svara för friluftsprogrammet. Svenska Ungdomsringen för Bygdekultur står för sånglekarna och folkdanserna. Från Postsparbanken medverka sekreterare Gerhard Horn och folkskollärare Folke Åkesson.

KSÅK bidrar till programmet med föredrag och filmföreläsning om segelflyg, varjämte de inom segelflyget speciellt aktuella frågorna om utbildning, materiel, klubborganisation och ekonomi m. m. komma att diskussionsvis behandlas vid enskilda samkväm för segelflygarna.

## AEROKLUBBEN I GÖTEBORG.

Vad vi kan vänta oss av framtiden? — Ja, det är en hel del det, säger civilingenjör Nils Rydellius vid SVENSK FLYGTIDNING:s intervju med Aeroklubbens i Göteborg energiske och avhållne sekreterare.

Först och främst att det snart blir fred och normala tider igen, och då skulle jag önska att Aeroklubben liksom efter förra världskriget kunde ordna en utställning i stil med I. L. U. G. 1923, och på samma sätt som då genom fredlig älvän förmedla vänskapen mellan de stridande. Vidare borde tävlingen om vandringspriset för svensk militärflygare den så kallade "Camorrapokalen" åter anordnas. Pokalen har länge nog stått och "rostat", förlåt, det kan den ju inte, silver rostar sällan, får vi i stället säga, att den länge nog haft motorstopp. Dessa önskningar kanske svävar för mycket i det blå, bäst att åter slänka sig ner på jorden.

Före 1943 hade olika klubbar hand om flygintresset i Göteborg, de voro Aeroklubben, Chalmers Segelflygklubb, Västra Sveriges Modellflygklubb och Flygtekniska Klubben. För att sammanföra flygintresset till en klubb och samtidigt centralisera kontorsarbetet (som har blivit allt mer betungande) så att de olika klubbarna helt kunde ägna sig åt sin egentliga verksamhet, företogs 1943 en sammanslagning med Aeroklubben i Göteborg som huvudklubb och de andra såsom sektioner. Av arbetsresultatet att

döma, har detta visat sig lyckligt, och vi ser förhoppningsfullt på klubbens framtida utveckling. Beträffande sektionernas verksamhet och eventuella önskemål är det bäst att redaktören talar med resp. sektioners ordförande.

En fråga, som snart nog kan bli brännande är: "Var skola vi hålla till?" När trafiken på Torslanda väl kommer igång på allvar, bli vi väl portförbjudna eller åtminstone tidsvis avstängda. Vi måste därför redan nu börja se oss om efter ett eget flygfält, där vi kan lära medlemmarna motor-, segel- och modellflyg, och där vi kan taga emot flygande gäster. Vidare måste där finnas hangar med reparationsverkstad och bygglokal jämte klubbrum. Som vi nu har det, äro vi för mycket splittrade. Fältet bör ligga nära, helst inne i Göteborg, och samtidigt vara ändstation för en flyglinje Göteborg—Torslanda, varigenom restiden ditut avsevärt kan minskas.

Sagt och gjort, vi vända oss till Motorflygsektionens ordförande direktör Gösta Fraenckel och fråga om en sportflygares önskemål för framtiden.

Det första önskemålet är att framtiden, d. v. s. freden, ej är alltför långt avlägsen, så att vi snart åter få luft under vingarna.

I samband med att rörelsefriheten återkommer hoppas jag att samtliga de flyghammar, som finnas tillgängliga för sport- och civilflyg snart bekantgöras med erforderlig förklarande text. Detta för att vi skola få en överblick över vilka möjligheter som stå civilflyget till buds.

Ett önskemål är, att service ordnas på samtliga flygplatser. Jag menar service i dess vidsträcktaste bemärkelse: hangar, bränsle och olja, mekanikerhjälp, telefon, god markförbindelse med yttervärlden och åtminstone ett bås, där den flygande kan få tak över huvudet. Om möjligt också sådana arrangemang, att även de flygande kunna få vad de för egen del behöva som drivmedel.

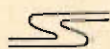
Så önskar jag lagar och förordningar som äro enkla och klara utan andra inskränkningar än som äro oundgängligen nödvändiga. Billagstiftningen och dess utveckling borde tjäna som varnande exempel. Den har icke följt med utvecklingen utan oftast varit många, många år efter sin tid.

Vi ha trafikflyget. Det går sin egen väg. Vi ha sportflyget — utbildning och träning — det måste så småningom säkerligen skiljas från övrig flygning för att ej vara till hinder för nyttoflyget, d. v. s. motavarigheten till privatbilar, droskor och bussar, som kommer att växa fram så snart en allmän förståelse för bekväma och snabbare förbindelser helt genomsvrat svenska folket. För att civilflyget skall nå den utveckling det förtjänar är den ovannämnda servicen en nödvändighet, och av vikt att kostnaderna hållas inom rimliga gränser.

Av vikt är också att in- och utklareringen på flygplatserna blir behändigt ordnad, så att inte en massa tid går förlorad under omständlig pappersexercis.

En gång i tiden sammankallade statens järnvägar ett möte i Lerum med de mellan Göteborg och Alingsås bosatta resenärerna. En hol

Trävaror och  
Byggnadsmaterial



Gustaf Hyléen

Halmstad

Tel. 1608 & 1616

Alltid välsorterat

lager på  
Elektr. Armatur  
i alla  
prislägen

**ELEKTRA**  
GOSTA PÅHLSSON AB.  
Kamrerådgivningen 13 Halmstad

Tel. 100

Utför allt

elektr. arbete

snabbt, korrekt

och till moderata priser.

A. Berlings

Glasmästerveri

Halmstad

utför allt arbete  
inom branschen

Tel. 862

Flygare!

Specerier och mjölk  
köpes förmånligast hos

AFFES Speceri- och Mjölkkaffär

vid Norra stationen, Halmstad

Tel 1395



del framställningar gjordes beträffande tågleder och tätare förbindelser.

"Det kan inte sättas in flera och snabbare tåg, innan bebyggelsen och därmed resandeströmmen vuxit ut", förklarade S. J.

"Få vi inte bättre förbindelser, så kan folk inte flytta ut", förklarade trafikanterna.

Samma gäller flygplatserna. Utbyggas de ej så, att trafikens rimliga krav tillfredsställas, så blir det ingen trafik, varken civilflyg eller sportflyg.

Måtte flygets representanter visa mer förståelse för utvecklingen och vad den kräver än vad som tidigare visats andra transportmedel.

Med dessa ord från Sveriges populäraste sportflygare söka vi upp den energiska ordföranden i segelflygsektionen, civilingenjör **Anders Johansson**, som säger:

Segelflyget i Göteborg har gamla anor. År 1923 bildades Chalmers Segelflygklubb, som den första svenska klubb med segelflygning på programmet. Chalmers segelflygklubb utsände i många avseenden ett betydelsefullt pionjärarbete för svenskt segelflyg och åtskilliga nuvarande förgrundsfigurer inom detta har gjort sina första lärospår som medlemmar och styrelseledamöter i Chalmers Segelflygklubb. Namn som Anders Bange och Ake Gäwert kunna i detta avseende nämnas.

Genom att Chalmers Segelflygklubb förra året omorganiserades som Aeroklubben i Göteborg fick segelflyget i Göteborg en säkrare ekonomisk grundval och möjlighet att arbeta på större bredd. Den snabbt ökande verksamheten gjorde det snart nödvändigt att anställa heltids-tjänstgörande instruktör, och i denna egenskap anställdes Stig Troive i nov. 1943. Troive utträdde ett synnerligen beaktansvärt arbete i samband med den förnyelse av segelflygmaterielen, som det 1943 beviljade statsanslaget möjliggjorde, och organiserade den begynnande vardags-skolningen under våren 1944. Sedan Troive lämnat klubbet vid sommarsäsongens början för tjänstgöring vid Allebergsskolan, har klubben haft förmånen att som heltidstjänstgörande instruktör få räkna Lennart Ståhlfors, en gammal medlem från de tidiga kampen, som fått en gedigen utbildning inom flygvetenskap som vpl. flygförare och segelflyginstruktör.

Genom den synnerligen välbehövliga materieförnyelse, som statsbidraget möjliggjorde, och genom att förfoga över heltidsanställd instruktör stodo vi alltså vid detta års början bättre rustade än någonsin tidigare. Det snart tilländalupna året har ej heller jävat våra förhoppningar. Genom att än så länge tyvärr endast ett glidplan stått till förfogande ha de uppåtdåd resultatet i diplomtagningar måhända icke varit så imponerande, men verksamheten har med hänsyn till tillgängliga resurser varit synnerligen tillfredsställande och har speciellt på den till stor del försökmissigt bedrivna vardagskolningens område givit värdefulla erfarenheter. Förutom den vanliga A-, B- och C-utbildningen av medlemmarna ha vi i år varit värd för KSAK:s två glidflynstruktörskurser. På vår övningsplats för C- och D-skolning, Halle-Hunneberg, ha vi i år fortsatt och ytterligare utvidgat det goda samarbetet med Halle-Hunnebergs flygklubb, som inleddes föregående år. Vår åsikt, att Halle-Hunneberg skulle kunna bli en av de bästa hangövningsplatserna i Sverige, kanske den Östgötiska, ha vi under årets flygningar ytterligare befäst, och de goda termikförhållandena där ha vi haft rika tillfällen att pröva. Men markfrågorna ha visat sig vara mycket svårösta och stå ännu som ett frågetecken efter nästa års planer. Från årets flygverksamhet kan ytterligare antecknas, att vi deltagit i Allebergstävlingen med två Baby-lag och med tillfredsställande resultat; vårt ena lag med våra unga glidflynstruktörer Owe Börjesson och Per-Olof Norrby som förare tillkämpade sig en hedrande sjätteplacering. Med tillfredsställelse kunna vi även notera, att till dags dato intet enda haveri inträffat. Peppar, peppar!

På byggfronten är full verksamhet, ytterligare forcerad av det skriande glidplanbehovet. Vi hoppas sålunda att före jul få en SG-38 färdig och i bruk. Så ha vi inlett ett synnerligen lovande samarbete med stadens yrkesskolor med resultat, att en där pågående kurs för flygplanmekaniker är sysselsatt med att kostnadsfritt bygga oss ytterligare en SG-38. Vi bestrida materiel och få billig och snabbt ett glidflygplan, och skolan består arbetet och får ett lämpligt övningsobjekt för sina elever. En

god idé, som bör mana till efterföljd! Statsbidragen för 1944-45 ha gett oss ännu en SG, så byggobjekt saknas sålunda icke än på en tid.

Av segelflygplan ha vi förutom våra två Babys det gamla fina Sparmansplanet "Emil", på reparation, men som i dagarna är klart att tagas i bruk igen. Det kommer att utnyttjas som övergångsplan till det högvärdiga segelflygplan, som vi fått statsbidrag på och som vi hoppas få oss tillhanda till nästa vår.

Göteborg är som segelflygstad ganska hårdarbetad. Trots vår pionjärställning som äldst i landet inom segelflyget ha flera av de största klubbarna gått om oss i fråga om medlemsantal och resurser. Detta beror kanske främst på vårt flygfälts olämpliga läge; Torslanda ligger nästan 2 mil från stadens centrum (och har ännu mycket dåliga förbindelser). Detta gör, att vår verksamhet kommer litet i skymundan i allmänhetens medvetande och gör det mycket svårt, att få publik till flygdagar och fältpropaganda. Genom fältfältets läge alldeles i kustbandet är också termikmöjligheterna utomordentligt ogynnsamma, och den goda reklam, som toppresentationer alltid utgör, förmenas oss alltså i stor utsträckning. Betecknande är, att vi måst förlägga vår hang- och D-skolning till det 9 mil avlägsna Halle-Hunneberg; någon mer närbelägen övningsplats ha vi trots intensiva rekognoseringar icke kunnat finna. Åtminstone ej lämpad för skolning. I förhållande till stadens storlek är medlemsfrekvensen icke helt tillfredsställande, och medlemsciffran för segelflygsektionen, i. n. e. a 175, borde väl kunna 2-3-dubblas. Vi planera dock en i vinter intensifierad propaganda, speciellt i stadens skolor, och vi hoppas att till nästa säsong ha väckt ytterligare åtskilliga av Göteborgs ungdomar till insikt om segelflyget, den underbaraste av sportgrenar.

Härefter äro vi mogna att ta en dust med modellflygsektionens ordförande slöjdlärare **Georg Lind** för att få en inblick i arbetet inom modellflygsektionen.

Slöjdlärare Lind meddelar, att sektionen omfattar i. n. omkring ett 70-tal modellflygare. Det kanske är överdrivet att kalla samtliga för aktiva men en stor del av dem deltaga i klubbens byggverksamhet och tävlingar, vilket bevisas av att klubben två år å rad placerat sig på andra plats i KSAK:s märkestävlingstävling och om ej missförstånd uppstått hade klubben blivit främst. Medan vi är inne på KSAK:s modellflygmärken vore det kanske av intresse att höra att klubben har 16 guldflygare och 4 elitflygare. Klubben står med säkerhet med de flesta erövrade elitflygmärkena. Elitflygmärket nr 1 innehas sålunda av Assar Olsson, Aeroklubben i Göteborg.

De sista åren har Göteborg visat sig vara en av landets ledande städer i fråga om modellflyg. Vid årets Svenska Mästerskap t. ex. placerade sig Aeroklubben på första plats och erövrade alltså mästerskapet för bästa klubb ganska överlägset. Aeroklubben anordnar varje försommar i juni en stor nationell modellflygtävling å Säve Flygfält, då i genomsnitt ett 80-tal modellflygare deltaga. Dessa tävlingar står både organisatoriskt och vad beträffar flygprestationer på ett erkänt högt plan. Som ett troligt inslag kan nämnas att samtliga deltagare kvällen före tävlingarna samlas på Liseberg, där klubben bjuder på thesupé och sedan de olika värdskonerna prövat logerar på Majornas Ungdomsgård (hos tävlingsledaren slöjdlärare Georg Lind). De, som varit med på dess tävlingar en gång, försumma knappast att göra dem till sin tradition. Ytterligare en stoltvilling är ännu att avhållas på bästa värdje år tillsammans med firma C. H. Stråns herrekipering. Vid sistnämnda tävling i september satte förresten boråsaren Kurt Sandberg nytt svenskt rekord i långflygning klass S III med omkring 5 1/4 mil. Modellen hittades strax in till en "flygande fastning" som störtat i Allingsåstrakten.

Modellflygarna inom Aeroklubben ha det ganska bra förspant. Förutom klubbens egen bygglokal vid Köpmansgatan 24 har pojkarne tillgång till bygglokaler i stadens samtliga ungdomsgårdar, som äro 8 till antalet och placeras i olika distrikt. (Det är modellflygsektionens ordförande **Georg Lind**, pionjär för pojkarbetet inom ungdomsgårdarna, som hos stadens myndigheter genomdrivit detta.)

Klubben egen bygglokal står under ledning av den för alla modellflygare kände Börje Börjesson, som tillika är klubbledare och klubbens store strateg.

En eloge bör även ges förre flygplatschefen på Torslanda dir. Gösta André för det intresserade arbete han nedlagt för modellflygets fröma i Göteborg.

Till sist bör framhållas att modellflygsektionen från huvudklubbens styrelse rörer största förståelse, när det gäller anslag till olika arrangemang och tävlingar, vilket är nödvändigt för modellflygets vara och framåtskridande.

Styrelsen inom modellflygsektionen har följande sammansättning: ordförande **Georg Lind**, klubbledare **Börje Börjesson**, sekreterare **Lars Erik Thorbjörnsson** och kassör **Leif Andersson**.

I nästa nummer återkomma vi med nya uttalanden och bildmaterial från klubbens verksamhet.

#### GÖTEBORGS KORTVÄGSKLUBB.

Göteborgs Kortvägsklubb startades på våren 1944 av några f. d. sändareamförer som "rustade för freden". F. D. betyder att amatörradiosändarna varit avstängda från sina "QSO" sedan krigets början av vissa skäl.

Nu har emellertid klubben kommit så långt att den varje vecka har kunnat organisera lektioner i radiosignalering, "morse" samt radioteknik m. m.

SVENSK FLYGTIDNING nämner det hela därför att flyg och radio bli alltmera anförvanter och kanske just nu är den det särskilt för segelflygare. Det är därför en god idé att varje flygintresserad från början gör bekantskapen med radio och särskilt om man, som nu i Göteborg, har det så lätt som genom denna radioklubb.

Varje tisdag pågår kurs för nybörjare och varje torsdag för mera försälgkna. Lokalen är t. v. Ö. Hamngatan 36 eller Radioverkstaden Centrals lokal. Anmälan kan göras å tel. 137510, herr Lagergren och efter kl. 19 tel. 233260.

Avgiften är endast 50-75 öre pr kväll och medlem.

Bengt Gawne.

#### BORAS FLYGKLUBB

är en synnerligen aktiv förening. Den bildades 1933 med direktör Hörstadius som ordf. och cirka 200 medlemmar. 1943 blev major S. Boling ordf. Klubbens verksamhet omfattar en segelflygsektion och en modellflygsektion. Med hänsyn till att Borås saknar flygfält har klubbens medlemmar varit hänvisade till att bedriva segelflygutbildningen i första hand i Varberg, med vilken klubb boråsarna livligt samarbetar. Flera segelflygdiplom ha av boråsare erövrats vid segelflygskolan vid Alleberg, däribland två S-certifikat. Klubben håller f. n. på att bygga sig ett glidflygplan, SG-38. Modellflyget är populärt inom Sjuhäradsbygden med ett 90-tal medlemmar. Boråsarna ligga väl till inom rikets modellflygare. Kurt Sandberg med sin S-2:a blev god 2:a vid Svenska Mästerskapstävlingarna i år i Stockholm. Boråsmästerskapet i modellflyg, som ägde rum den 22 okt. under ledning av sektionens allt i allo Bengt H. Carlsson, omfattade samtliga segelklasser. Klass S1: 1) Olof Lövgren 2,9. 2) Kurt Sandberg 1,43. 2. Klass S2: 1) Bengt Andersson 8,24. 0. 2) Kurt Sandberg 7,87. 7. Klass S1 nybörjare: 1) Frank Norberg 1,56. 0.

Vid modellflygtävlingar i Jönköping i okt. placerade sig Kurt Sandberg som 1:a i klass S2 och S3. Ordf. i 1941 års flygplansutredning, landshövding Bernhard Gärde, som den 5 juni i Borås gjorde det hoppfulla uttalandet, att det ligger inom möjligheternas ram, att i Borås skapa ett flygfält, som kan tillgodose de lokala intressena i fråga om sport- och segelflyg, en viss taxiflygning etc. om kostnaderna kunna hållas inom rimliga gränser.

TOMM.

## Halmstads Flyttningsbyrå



**Birger Johansson**

**Tel. 1492-1491**





## ETT NORRLANDSKT MODELLFLYGFÖRBUND

Jag råkade en dag då jag var ute vid en av Norrlands "flygplatser" höra några "pampar" livligt diskutera huruvida det inte skulle kunna gå an att få till stånd ett norrländskt modellflygförbund ung. liknande de sydsvenska. Norrlands "flygvärld" omfattar ett flertal stora och synnerligen livaktiga klubbar, men dessa ensamma förmår ändå aldrig lika mycket som ett gemensamt förbund alla dessa klubbar emellan skulle göra.

Varför vänta längre med en dylik start? Lite varans tycks man nog vara intresserad för förbundet, men ingen vill "slå slaget". Var har vi rektor Bohlin och konsul Ringblom? Dessa båda herrar som jag ofta hört tala om ett dylikt förbunds många goda fördelar. Skulle inte vederbörande ordf. i alla Norrlands flygklubbar kunna upptaga frågan till behandling på något av sina sammanträden.

Förresten, modellflygförbund behövs det ju inte bara bil, det kunde ju bli segelflyg också. Kanske vi på så vis skulle kunna få fram flera segelflygintresserade också.

Gemensamma stora tävlingar skulle lätt kunna anordnas. Diverse gemensamma inköp osv., osv. Fördelarna skulle vara oerhört många. De unga modellflygarna skall stuta sig fast samman för att vars och ens individuella kunskaper och skicklighet skall komma till sin rätt vid bygge och flygning och för att gagna modellflyget såsom sådant. Samma anda och samma företeelse möta vi inom segelflyget, där statens bestämmelser för statsunderstödd segelflygverksamhet grundas just på sammanhållningen och samarbetet i bygglag och flyglag.

Det är att hoppas att Norrlands flygförbund snart skall kunna komma till stånd.

Rune Dahikvist.

## FINLANDSBREV

Modellflygkamrater i Sverige!

Ni undrar kanske, varför jag inte låtit höra av mig på så länge. Ja, förklaringen är rätt enkel; det beror på att jag för länge sedan drog den fältgrå uniformen på mig. Och på förläggningen har jag faktiskt inte haft mycken tid över för modellflyget.

Emellertid så har jag också haft permission, och hur det nu var, så lyckades jag också träffa den kände finske segelmodellspes-

cialisten förrik Keijo Vuoripalo. Glädjen är alltid stor, när två modellflygare efter lång tid träffas, och diskussionen om modellflyg kom naturligtvis snart igång. Förrik Vuoripalo berättade att han nyligen bland annat skaffat sig en dieselmotor av den kända schweiziska typen Dyno L. Vi tyckte i alla fall, att det inte räckte att blott och bart diskutera modellflyg. När vi nu efter lång fälttjänstgöring äntligen fått permission, måste de gamla modellflygarinnena också riktigt "livas upp" på nytt i "naturen".

Sagt och gjort. Vuoripalos 6 år gamla bensinmotormodell plockades fram och reparerades med blyttfart. Den lilla dieselmotorn inbyggdes i flygkroppen i stället för den gamla bensinmotorn. Efter ett par dagars arbete stod modellen färdig för trimning. Alltså, ut på fältet och iväg med "åket"! Det dröjde inte länge, förrän Vuoripalo — som den segelmodellsexpert han är — fick stil på glidet. "Kärnan", som hade en spännvidd på 183 cm och en flygvikt på 1.150 g, gled ju faktiskt som en segelmodell! De första motorflygningarna vållade givetvis några propellerskador, men sedan några snurror offrats, ansågs kärnan vara klar att sättas till väders med fullgas.

Flygningen blev en sensation! Det var läckert att se på, hur modellen rullade fram på isen och lyfte precis som ett "riktigt" flygplan. I branta kurvor började den sedan stiga upp mot den klargröna hösthimlen. Den forndigen hängde i propellern. Då vi inte ens tillnärmelsevis hade fyllt bränsletanken, stannade motorn redan efter en minut, då bränslet tog slut. Men på denna tid hade modellen redan nått en höjd av ungefär 200 meter. Nästan omedelbart efter det att motorn stoppat fick modellen termikkänning och började åter stiga. Den steg rätt fort i den hårda och ojämna termiken, så att tidtagarna redan efter 48.00 min. måste stoppa klockorna, då den på ungefär 800 meters höjd försvann in i ett cumulusmoln.

Hade uppviden varit av det svaga, långsamma slaget, hade tiden säkerligen varit betydligt bättre. Inte för det att vi voro missnöjda med denna tid heller, men värre var det med motorn. En dieselmotor är nu en gång litet för dyr för att flygas bort första dagen. Det var därför, minsann, två deprimerade modellflygare, som gick hem den dagen. Men Vuoripalo hade tur med sin modell, ty redan samma eftermiddag upphittades den av en bonde 9.200 m från startplatsen.

Det var en helt annan Vuoripalo, som sent på kvällen steg på ett avgående tåg för att redan påföljande dag ställa sina tjänster till förfogande på annat håll. Kanske sitter han just nu hemma i sin bostad i lugn och ro och konstruerar en ny dieselmotormodell, som är försedd både med en pålitlig timer och med luftbromsar, ty att vi snart få tala om dieselmotorexperten Vuoripalo med samma aktning som hittills om segelmodellspecialisten, det är då en sak, som är säker!

En broderlig hälsning till alla svenska modellflygkamrater bland Svensk Flygtidnings läsare!

Sven Saloniüs.

## GE-AKT IN MEMORIAM — ETT 2-ARSMINNE

Jag sitter och bläddrar i en bok, där jag antecknat viktigare händelser under de gångna åren. När jag kommer till vintern 1941—42 faller min blick på några rader från vilka namnet Ge-akt lyser fram. Jag sluter ögonen och minns hela händelseförloppet som om det hänt i går.

Det är en vacker söndagsförmiddag med strålende solsken. Jag är på väg ut till vårt vanliga trimningsfält. Morgonen har jag använt till att se över min M.I.a och med modellen högra handen trampar jag raskt ut till fältet.

Påstosligt händer emellertid något oförutsett. Modellen kastas ur handen på mig, själv flyger jag av cykeln och hamnar i diket bredvid vägen. Atskilligt mörbultad kravlar jag mig upp, konstaterar att modellen är hel. Jag ser mig sen om efter någon båla eller något annat som kan ha förorsakat missödet. Men försväges.

Utåt fältet synes emellertid ett rökmoln. Jag förstår nu med ens hur det är fatt. Ge-akt är i farten! Försiktigt närmar jag mig fältet. När jag kommit längre fram ser jag att man gör klart för ny start med kärnan, som hålls upp av två man medan en tredje kopplar i tvättlinan. Tre andra, startmanskapet, fattar tag i andra ändan. Med ett andantjut börjar de springa. Långsamt stiger modellen några meter, viker sig och går i backen med ett dån så väldigt att man tror att trumbinnorna skall spricka. Trots att tjällen ännu sitter i marken och gör den alldeles hård borrar sig modellen nära halva metern ned i backen. Ännu mer förunderligt är det emellertid att modellen till alla de häftiga nedslagen, som skulle förväntat en vanlig modell till kaffevad.

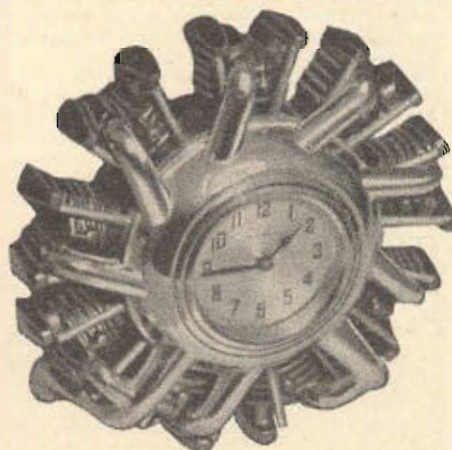
Startförsöken fortsätta hela dagen. Så med ens på eftermiddagen händer något. En start lyckas! Med ett tjutande som från en luftlärmsirén stiger kärnan långsamt upp, får topphöjd, kopplar loss och går i en svag vänservång. Såväl åskådare som ägare gnuggar ögonen men det är sant, modellen stannar där uppe. Och vad mera är, den tycks ha glömt alla sina vanliga konstigheter och visar sig ha ett förvånansvärt gott glid. Efter ungefär 5 minuter befinner den sig fortfarande i luften men tidtagarna kan nu ej längre följa den utan den försvinner ut över havet, som ligger där fullt med drivis. Ägaren själv har på cykel begivt sig av efter modellen men efter en stund återvänder han tomhänt och missmodig. Modellen har försvunnit. Då ingenting kan göras åt saken återvänder vi hem trötta efter en dags härjningar.

Vi trodde nu att detta var det sista vi skulle få höra från modellen. Snart nås vi emellertid av rykten som veta berättat om modellens framfart. En söndagsvandrare, som stått och beundrat utsikten över havet berättar sålunda, att han plötsligt hörde ett orkanliknande dån i samma stund, som han handlost kastades till marken med grus och stenar virvlande över sig. Det hela varade endast några sekunder men han tyckte sig dock ha sett hur solen försvann bakom ett stort föremål liknande en röd hölada med gult halmtak. Några andra personer trodde att bullret härrörde sig från en påbörjad invasion och alarmerade därför luftvärnet, som strax avlossade flera salvor mot modellen...

Sedan dröjde det ganska länge innan något ytterligare hördes från modellen. Efter en tid kom emellertid en dag några fiskare i land och berättade att de ute till havs påträffat något, som de tyckte sig kunna definiera som en stor soffa med röd vaxdukklädsel. Sjöhavningen och risken att råka in i skruvisen gjorde emellertid att fiskarna ej vågade undersöka saken närmare. Dagen efter kunde de ta sig fram till platsen, men till följd av isekruvningen under den gångna natten hade föremålet ifråga krossats och stora delar därav gått till havets botten. Fiskarna hade ändå en halv dags arbete med att bogsera in vrakresterna, som senare försålades på auktion för att användas till flaggstänger och mastspiror.

Hela historien har naturligtvis väckt stor sensation även i pressen. Varje tänkbart utrymme i Limhamn var sålunda uthyrt till journalister, representerande inte blott de skandinaviska utan förtaligt av de stora europeiska tidningarna. Till och med två amerikanska tidningar hade skickat hit korrespondenter. Då nu den sista akten blivit känd upplöstes med ens den stora spänning, som rätt hela tiden och journalisterna kunde återgå till andra uppgifter.

Kontakt.



Flygmotorklocka n:r 145.  
Pris kr. 25:75.

## Nu är det tid igen att börja tänka på julklapparna.

Den lämpligaste presenten till den flygintresserade är någon av AERO-TJÄNSTs populära artiklar, exempelvis flygmotorklockan, vilken blivit en strålende succé. Den pryder sin plats i hemmet, på mässen eller i klubbbrummet. Skriv i dag efter vår nya katalog med massor av julklappstips, sändes gratis mot porto.

# AERO-TJÄNST-MALMÖ



# MODELLFLYGDIPLOM

Liksom segelflygningen har sina diplom har också modellflygningen i olika länder sina. Under det att segelflygningens praktiskt taget äro internationella råder det däremot en vid förlästring inom modellflyget som vi skola se i det följande (jämförande tabeller å sid. 54).

FAI-Brevet I, II och III erövrar man enligt villkoren i tabell 1. Som vi se, äro de tämligen milda. Märkena kunna erövrans utan termik och så bör det givetvis också vara. Då det emellertid blott kräves en flygning, kunna villkoren i III lätt uppfyllas genom tillfälligheternas spel (termik) av modeller, som annars aldrig skulle göra det. Däremot fordras det en viss mångsidighet för II och III, där det krävs flygningar med både segel- (S) och gummimotormodeller (G) liksom det för ett silver-C krävs både tid, distans och höjd.

Medan praktiskt taget alla länder ha prov med stigande svårighetsgrad för att stimulera till ständig framgång är detta icke fallet med det tyska "Leistungsabzeichen" (tabell 2). Två flygningar fordras och därmed eliminerar man i hög grad turens inverkan, men då flygningarna icke få göras samma dag kan det ju i alla fall hända att man har tur två gånger. Det behövs emellertid icke, ty bestämmelserna äro förvånansvärt lätta, för S i varje fall. Men också tyskarna kräva här mångsidighet (S+G). Det tyska märket i guld utdelas till lärare, som uppfylla bestämmelserna och som ha minst 5 års tjänst bakom sig.

I Holland (tabell 3) har man ytterligare minskat turens inverkan genom krav på 2, 3 och 4 flygningar utförda inom två veckor. För att få "licens" skall man dessutom insända en detaljerad teckning av modellen.

För att erövrå finska märken (4) behövs för klass I en viss tur (termik), i varje fall för G. Men även här rör det sig ju om soloflygningar.

Schweiz (tabell 5) slår med dess "Brevet-abzeichen" alla rekord. Här lägger man tydligen an på isolerade värdelösa termikflygningar. Endast A kan erövrans utan tur och på B och C är det praktiskt taget ingen skillnad — om en modell flyger 12 eller 24 minuter i termik har modellflygaren och modellen ingen inverkan på! För C fordras en egen konstruktion, B och C kunna blott tagas vid officiella tävlingar. Alla modeller efter FAI-regler.

De förnuftigaste reglerna ha Danmark och Sverige (tabell 6). Men samtidigt måste man säga att de äro allt för differentierade. Man saknar klara och enkla linjer. I båda länderna har man tagit avstånd från tur och termik. Man vill se vad mannen och modellen i genomsnitt kunna prestera och fordrar därför (dock ej för svenskt järn och brons) 3 flygningar på samma dag, ja, KSAK fordrar till och med att flygningarna skola utföras omedelbart efter varandra!

De danaka reglerna får nog anses vara rimliga (A), som man sedan klustrat på något. År 1943 blev B- och C-proven antagna, men de gamla elitflygarna ha som man kunde vänta fullkomligt negligerat dem. Många hade lätt kunnat låta sina modeller flyga så mycket att de klarade proven, men de vill nu icke än en gång bli elitflygare.

För att bättra på det hela något antog man år 1944 regler så att B och C kunna tagas med egna konstruktioner. Dessa prov torde dock i nuvarande form förbli fäskta.

Man behöver icke flera prov för elitflygare, som dock ständigt ha möjlighet och som hellre skulle arbeta på bredden (många äro faktiskt både S- och G-elitflygare). Det är de yngre det gäller nu. Det faktum att det blott blivit ett halvt hundratal elitflygare på fem år visar bäst att proven äro svåra tillräckligt. Däremot behöver de yngre uppmuntran och därför har man i år infört juniorproven, som man hoppas skall bli succés.

Även om man i de svenska reglerna ännu saknar bestämmelser för modeller med bensinmotorer, måste man dock fastslå, att de svenska reglerna genomgående äro de bästa. De ha en jäma stegring från det lättaste begynnelseprovet till det svåraste elit och alla proven kunna klaras utan termik — detta är dock mycket svårt. Då man samtidigt i motsats till Danmark icke fordrar tre flygningar med bestämd minimittid utan endast ett bestämt genomsnitt av tre flygningar med minimittid för den enskilda flygningen, som ligger betydligt under genomsnittet, ja, då tvivlar man på om KSAKs modellflygkommitté har fastställt tiderna från synpunkten: proven skola kunna göras utan termik. Detta är en svag punkt i de svenska reglerna.

Taga vi en S 3-modell, för vars elitprov det krävs 320 sek. så kunna de tre flygningarna vara på t. ex. 2 min. 30, 2 min. 30 och 11 min., alltså två medelmåttiga tider och en turbetonad termikflygning. Sedda från denna synpunkt äro de svenska proven icke så svåra som först antogs, men icke heller så rättvisa. 6 min.-regeln borde gälla här!

Om man kräver 320 sek. med 100 varv utan termik vill detta säga en sjunkhastighet vara på ca 30 cm/sek. Det kan kanske uppnås med en superströmlinjemodell med osedvanligt gynnsam profil, men har ännu icke setts med en 15 g/kvdm-modell.

Det är kanske något för rikligt uppdelat i skilda klasser, men så får man icke heller som i Danmark vara med om att det nästan icke är någon som klarar proven med små modeller.

Ovanstående kritiska anmärkningar äro icke att anse såsom en önskan att blott kverulera, utan fastner dikteras de av en förhoppning om att kunna nå fram till gemensamma nordiska regler, vilka ev. skulle kunna utvidgas till att bli internationella. Denna artikel förelåg i färdigt skick innan SFTs nummer med inlägg om Nordiskt samarbete kom i mina händer. Det gläder mig att se att också Ing. Dérantz är inne på samma linje bl. a. med hänsyn till en revision av FAI-reglerna.

Det kan otvivelaktigt inom loppet av mycket kort tid skapas gemensamma dansk-svenska och överhuvud taget gemensamma nordiska regler på alla områden, då den dag kommer, då man kan mötas och dryfta spörsmålen. Intill dess böra vi studera varandras regler, kritisera och diskutera dem, för att sedan snabbt kunna förhandla med enighet som resultat genom att man känner varandras synpunkter.

Per Weishaupt.



## Modellflygarens JULKLAPP

En segelmodell...



"PILOT" den idealiska nybörjarmodellen. Alla delar medfölja byggsatsen utsågade, tillika med lim och ritning i full skala. Spv. 76 cm. Pris Kr. 2: 85 + porto.



"BANTAM" den nya populära S:ettan med enastående goda flygegenskaper. Byggsatsen innehåller alla delar kontursågade. Ritning i full skala, lim etc. Spv. 100 cm. Pris Kr. 4: 75 + porto.

eller en replikamodell

i skala 1/50



P-47  
"Thunderbolt"  
Kr. 2: 25

Byggsats till J 22 ..... Kr. 1: 90  
" " B 17 ..... Kr. 2: —  
" " B 18 ..... Kr. 3: 25  
" " Spitfire IX ..... Kr. 2: 25

Alla byggsatser till replikamodeller inneh. kontursågat material, lim, ill. bygginstr. och utförliga ritningar.



NYHETER i skala 1/100  
Boeing B17 byggs. som också 1: 50  
"Liberator" " " " 3: 50  
"Catalina" " " " 3: 50  
Handley Page "Halifax" " " " 3: 50

Ill. katalog över material och tillbeh. m. m. sändes mot 30 öre i frim.

**Sven E. Truedsson**  
Modellflygindustri, MALMÖ 9

Sänd mot postförskott + porto:  
..... st. Byggsats .....  
..... st. Byggsats .....  
Namn .....  
Adress ..... SFT 12/44

Originell tysk försöksmodell. Konstruktor: Arthur Oswald.

Spännvidd.....700 mm  
rotordiameter...300 mm  
rotorledbredd...30 mm  
längd Sver allt...600 mm  
flygvikt omg...7 g  
propellerdiam...340 mm  
motor.....gummi  
500 mm (1 x 3)

Vidstående modell har konstruerats av en tysk soldat under hans permis. Vad säga våra modellkonstruktörer?



**Skånska Mästerskapen i modellflyg  
avgjordes på Bulltofta i halv storm**

Bjuv tog lagsegern.

Den nya modellflygorganisationen har medfört stora omkastningar inom de svenska klubbarna. Som följd härav har verksamheten blivit lidande. En allmän osäkerhetskänsla har insmugit sig, man väntar att situationen skall stabilisera sig och tills vidare nöjer man sig med att se tiden an. Bäst kan man kanske konstatera detta i Skåne, vilket landskap ju sedan flera år tillbaka anses som landets främsta både då det gäller kvalitet och kvantitet inom svenskt modellflyg. Under hela 1944 har inom Skåne ej avhållits någon stortävling innan Aeroklubben i Skåne i tävlingsårens sista stund inbjöd till Skånska Mästerskapen.

Trots att månaden före tävlingen ej medgivit något som helst tillfälle till trimning av modellerna kunde arrangörerna glädja sig åt en synnerligen stark uppslutning till tävlingen. Omkring 100 deltagare med över 150 modeller hade accepterat inbjudan och bland de startande märkte man nästan idel namnkunniga tävlingsrävar.

Tävlingsledaren, Terje Larsson, och de övriga funktionärerna hade ett ansträngande arbete men med hjälp av kraftiga åkarbransor kunde de skilja sig från sin uppgift med den äran.

Fräpande god var disciplinen vid de olika startplatserna. Var och en bemödade sig om att visa den rätta sportsmanna- och tävlingsandan.

Klubbarna från Bjuv och Eslöv noterade sig som tävlingens bästa genom att hemföra vardera två klassseggar varjämte Bjuv även tog lagsegern. Segrartiderna blevo ej över sig goda men i betraktande av att vädret var något av det sämsta tänkbara måste man dock anse prestationerna som mycket bra. Ove Meissner hade allmänt tippats som segrare i klass S III och han sykt inte heller, trots att han flög bort sin ordinarie modell och måste fullfölja tävlingen med en reservkärra. Tävlingsens främsta var emellertid utan tvivel brödraparet Bertil och Ove Olsson, Eslöv, genom att hemföra inte mindre än fem placeringar, tre av Bertil och två av Ove. Bertil Olsson erhöi därmed också priset för dagens bästa prestation, en komplett upplaga av segelflyghandboken skänkt av Svensk Flygtidning.

Prisutdelningen förrättades av flygplatschefen major Bergman, som i ett anförande tackade tävlingsdeltagarna för det stora intresse de visat och för de goda resultat som uppnåtts, och utbringade ett leve för pristagare och tävlingsledning, som på ett så utmärkt sätt genomfört tävlingen.

Prislistan fick följande utseende:  
Klass S I: 1. Bertil Olsson, Eslöv, skånsk mästare, 1 min 30,8 sek. 2. Anders Håkansson, Aeroklubben i Skåne, 1 min 21,1 sek. 3. Malte Mårtensson, Eslöv, 1 min 20,9 sek. 4. Egon Mohlin, Limhamn, 1 min 2,3 sek.

Klass S II: 1. Ove Olsson, Eslöv, skånsk mästare, 1 min 36,7 sek. 2. K. Nilsson, Bjuv, 1 min 17,8 sek. 3. Erland Persson, Eslöv, 54,2 sek. 4. Sven D. Sjunnesson, Eslöv, 44,9 sek.

Klass S III: 1. Ove Meissner, Bjuv, skånsk mästare, 2 min 15,9 sek. 2. Bertil Olsson, Eslöv, 1 min 24,1 sek. 3. Sven D. Sjunnesson, Eslöv, 1 min 16,1 sek. 4. Hans O. Pyk, Bjuv, 1 min 13,7 sek.

Klass G: 1. Gunnar Persson, Bjuv, skånsk mästare, 54,1 sek. 2. Bertil Olsson, Eslöv, 48,0 sek. 3. Ove Olsson, Eslöv, 41,6 sek.

Lagtävlingen om Aeroklubbens i Skåne vandringspris: 1. Bjuv, lag I, 4 min 29,2 sek. 2. Eslöv, 4 min 3,1 sek. 3. Bjuv, lag III, 2 min 14,0 sek. Kontakt.



**Uniformsellekter  
Föreningsmärken  
Medaljer  
Plaketter**

**Lagerströms Fabriks A/B**  
LILLA ESSINGEN  
FORDRA OFFERT. BEGÅR KATALOG.

**SFTs NORDISKA SAMARBETSRAD I  
MODELLFLYG.**

**Sverige:**

Lars Andersson, Sigurd Isacson, Terje Larsson, Rigo Lindgren och Ake Tollin.

**Danmark:**

Jørgen Dommergaard, Johs. Thlnesen och Per Weishaupt.

**Finland:**

Tor Krause och Arne Strén.

**Tabell 1 F. A. I.**

|             |            |       |                       |
|-------------|------------|-------|-----------------------|
| Brevet I:   | 1 flygning | 1 min | för G- eller S-modell |
| Brevet II:  | 1 flygning | 2 min | för G och             |
|             | 1 "        | 3 min | för S                 |
| Brevet III: | 1 flygning | 3 min | för G och             |
|             | 1 "        | 5 min | för S                 |

**Tabell 2 TYSKLAND**

|  |
|--|
| 2 flygningar å 3 min för S och 2 flygningar å 2 min för G  |
| eller  |
| 2 flygningar för B med förhållandet motortid: glidtid = 1:3 och motortid minst 30 sek. Alltså min 2 min med 1/2 min motortid inkl. |
| eller  |
| 1 erkänt nationellt rekord   |

**Tabell 3 HOLLAND**

|   |              |                               |
|---|--------------|-------------------------------|
| A | 2 flygningar | 1 min                         |
| B | 3 flygningar | 2 min                         |
| C | 3 flygningar | 3 min och 1 flygning på 2 min |

**Tabell 4 FINLAND**

|          | S     | G         | B                                     |
|----------|-------|-----------|---------------------------------------|
| 3. klass | 1 min | 1 min     | Modellen skall vara byggd egenhändigt |
| 2. klass | 3 min | 2 1/2 min | 6 min                                 |
| 1. klass | 6 min | 5 min     | 20 min                                |

**Tabell 5 SCHWEIZ**

|   | S         |           | G      | B         |
|---|-----------|-----------|--------|-----------|
|   | Handstart | Höjdstart |        |           |
| A | 3 min     | 6 min     | 1 min  | 5 min     |
| B | 9 min     | 12 min    | 5 min  | 7 1/2 min |
| C | 15 min    | 24 min    | 12 min | 12 min    |

Blott en flygning erfordras.

För C-S kräves dessutom 2 km distans med max. 100 m höjdskillnad mellan start och landningsplats (5%).

För B-B och B-C kräves förhållandet mellan motorlöptid och full flygtid på respektive 1:2 1/2 och 1:3.

Det erfordras antingen S-Haa eller S-Hö eller G eller B.

**Tabell 6 DANMARK**

|            | S     | G     | B               | H      | I     |
|------------|-------|-------|-----------------|--------|-------|
| Juniorprov | 2 min |       |                 |        |       |
| A          | 4 min | 1 1/2 | 2 min (inkl. 20 | 15 m/s | 3 min |
| B          | 5 min | 2 min | s motortid)     |        |       |
| C          | 6 min | 2 1/2 |                 |        |       |

Förkortningar, som begagnats i tabellerna:

S = segelmodell. G = gummimotormodell. B = modell med bensinmotor (ev. diesel- eller likn.). H = hastighetsmodell. I = inomhusmodell (mikromodeller).

**GRATIS**

erh. var och en som insänder namn och adr. i st. modellritning till Mosquito, ett av världens snabbaste flygplan.

**WENTZELS** APELBERGSG. 48  
STOCKHOLM



**UR Glasögon  
Förlovningsringar**

**LINDS UR & OPTIK**

Tel. 2067 Storgat. 29-31 Luleå

*Årsidens Blommor & Kravväxter*

från egna driverier

köpes alltid fördelaktigast från

**Kalkällans Blomsterhandel**

Storgatan 29 LULEÅ Tel. 2272

— Medlem av Blomsterförmedlingen —

**Aktiebolaget K. A. Linds**

Tel. 2173 och 1820

Tel.-adr. Järnlinds LULEÅ

Försäljer i parti och minut  
alla slags

Järnvaror Byggnadsvaror Maskiner

**RUITHS EFTR.**

**Boktryckeri**

**Bokbinderi**

- LULBÅ -

Tel. 2022 ankn. bost.

.. 4000

Ölta slags

**TRYCKSAKER  
Snabbt - Korrekt**

**Birger Johansson  
Möbelaffär**

MÖBLER - GARDINER - SÅNGKLÄDER

Egen verkstad för

omstoppningar o. reparationer

Tel. 2612 LULEÅ Tel. 3733

(Forts. från sid. 35)

synd, om dessa ej skulle få användas; givetvis ej där riskerna äro alltför stora eller på mycket långa sträckor. Ennotoriga plan äro ju avsevärt mycket billigare i drift och underhåll, varför det vore olyckligt, om de helt kopplades bort.

När man närmare tränger in i alla de problem, med vilka Norrlandsflyg haft att brottas, förstär man, att företaget bildligt talat faktiskt slagit sig fram hittills. Direktör Burström är emellertid inte den, som ger tappet i första taget. Därtill är han allt för genuin norrlänning. Tvärtom har han ilsknat till och arbetat vidare alltmer energiskt — i medvetande om att han har rätt.

Nu tycker man i Norrbotten också, att Sverige är så förfärligt långt, så att det endast är naturligt, att man här uppe får ha ett företag, som är lokalt betonat och sköter flygtrafiken i övre Norrland. Och varför skall nödvändigtvis ett företag sitta i Stockholm och sköta trafiken på orter, som ligger 100 mil därifrån? Det bör finnas plats för flera företag.

Var skall förresten flyget passa bättre än här uppe i de stora avståndsens land? Här kommer flyget verkligen att utnyttjas av var och en, för vilken tidtabellen spelar större roll än priset. Efterhand kommer det också att bli alle mans egendom, därom är direktör Burström övertygad, och därvidlag har han hela Norrbotten bakom sig.

För vår del vilja vi endast önska lycka till för NORRLANDSFLYG och norrlandsflyget i sin helhet!

G.

**EN AMBULANSFLYGNING**

(Forts. från sid. 10)

Vi väntade tills alla ätit upp sin smörgås, så tog vi dem i händerna och började gå ned mot flygplanet, fru Evenström syntes ha svårt att skiljas från den lilla barnskaran. Hon hade vant sig vid dem de få dagarna som hon fått ha dem hos sig.

Då vi kommit ned till flygplanet ställde sig barnen och tittade på den stora fågeln, som låg och gungade vid stranden, det var något de aldrig hade sett förut på så nära håll. Den femåriga Sven Yttna pratade på värre för sin yngre bröder Björn, jag försökte lyssna vad han sade, men kunde inte fatta vad han berättade. Snart fick emellertid Sven sluta för det var hans tur att bli inlyftad i flygplanet, men han tycktes ha kommit i sitt esse, för han fortsatte att gestikulera och resonera med Björn vilken såg ut att lyssna på honom.

Under flygningen ned till doktorn i Arjeplog satt jag och tittade på barnen om de skulle visa sig oroliga på något sätt, men inte en min visade att det för dem var något ovanligt färd-sätt. Och de verkade ganska kavata när vi överlämnade dem till sina väntande föräldrar vid flygbryggan. Där blev det stora famnen. Jag såg att det glänste i ögonen på en del mödrar, säkert skulle de vilja säga något nu då de åter sågo sina små, men troligen var känslan dem för övermäktig, de bara nickade åt mig.

Många liknade transporter har förekommit det senaste året. För oss mycket vanliga och rutinmässiga, men för de stackars människorna, som vi hjälper att på ett bekvämare sätt komma ned till civilisationen, en upplevelse av allra högsta slag, och vi äro glada att vi kunna hjälpa dem, som oförskyllt fått lida för det taltala krigets skull.

A. Norberg.

**NYTT SEGELFLYGREKORD...**

(Forts. från sid. 36)

något större besvär, emedan jag med hjälp av trycket i spaken och den av luftmotståndet förorsakade susningen kunde reglera hastigheten till ungefär den normala. Den förtunnade luften gjorde snart blåsningsen övermäktig, och girindikatorn stannade. Vid 5.000 m höjd märkte jag, att syrebristen märkbart nedsatte koncentrationsförmågan. Då nu det nordiska rekordet var slaget, såsom jag trodde, och jag hade försäkrat mig om höjden för guld-C-et, kom jag ut

ur molnet genom att öppna störtbromsarna, ställa rodren normala och använda kompassen. Jämfärvri låg lodrätt under mig. Ovanom mig steg molnan ännu till minst 2.000-3.000 m. Vid 4.000 m höjd utanför molnet märktes åter upp-vind, men jag skyndade mig nedåt, för att andra i sin tur skulle hinna flyga. Kl. 13.40 landade jag på startstället.

Enligt kontrollerad uppgift var mitt rekord 4.750 m. Jag hoppas, att mina kamrater i Jämfärvri nästa sommar ytterligare förbättrar det."

SFT beklagar att Tarkkonens bild genom ett misstag placerades på Putkonens plats i föregående nummer.

**Försäkra i  
Folket-Samarbete**

Distriktskontor:

Nygatan 13, Luleå

Representant:

Förrädsman Juhlin, Flygbaskären

**Snickerifabrik:**

Fönster, Dörrar, Inredningar m. m.  
Ek, Teak, Mahogny m. m.  
Stor sortering.

**Glasmästeri:**

Byggnadsglas, Spegelglas, Bilrutor,  
Spiliterfritt glas m. m.  
Glasinläggningar,  
Skyttfönsterputsningar.

**Bröderna Boman**

Kungsgatan 14 — LULEÅ — Tel. 2246

**Fritz Olssons**

Ur- & Guldsmedsaffär

Luleå

Guld Silver Ur Optik  
Grammofoner Radio

**Norrbottnens**

**Kooperativa**

**Charkuteriförening**

LULEÅ

Norrbottnenshushållens egen charkuterifabrik för framställning av högklassiga produkter till låga priser. Tillverkningen sker under betryggande kontroll från K. F:s livsmedelslaboratorium.

**A.-B. L. O. Sandström**

BILAFFÄR

Auktoriserad försäljare för

General Motors fabrikat

Chevrolet - Buick

G. M. C. - OPEL

Tel. 2810, 1023 LULEÅ



En flygare hade landat med sitt plan på en mindre åker. Inom kort kom en gammal gumma fram och började nyfiket titta på maskinen. Flygaren pratade med henne och frågade, vad hon trodde vara farligast för en flygare att råka ut för.

— Ja, sa' gumman efter en stund, det är väl när som hans motor stannar, så att han inte kan komma ner på marken igen —



"Tack...passar precis"

"Ja, Söderbergs  
kan kläder"



Söderbergs säkra blick för stil och långa erfarenhet av förstklassig herrkonfektion gäller inte bara civila kläder utan i hög grad även uniformer, där gediget material och perfekt passform spelar den största roll.

**derber**

*sydd av Söderbergs*

Ensamförsälj. i Uppsala:

**H. J. SÖDERBERG**

avd. Herrkläder — Vaksalagatan 14

AB. H. J. SÖDERBERG - UPPSALA